



勁投國際控股有限公司\*  
RKE International Holdings Limited

(於百慕達註冊成立之有限公司)

股份代號：3682

# 全球發售

聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

J.P.Morgan

HSBC  滙豐

 DBS

## 重要提示

重要提示：倘閣下對本招股章程的任何內容有任何疑問，應徵詢獨立專業意見。



### RKE International Holdings Limited

勁投國際控股有限公司\*

(於百慕達註冊成立的有限公司)

#### 全球發售

全球發售的發售股份數目	418,500,000股股份(包括本公司將予提呈發售的310,000,000股股份及售股股東將予銷售的108,500,000股股份，視乎超額配股權行使與否而定)
香港發售股份數目	41,850,000股股份(可予調整)
國際發售股份數目	376,650,000股股份(包括優先發售項下的43,900,000股保留股份，可予調整及視乎超額配股權行使與否而定)
最高發售價	每股股份5.50港元，另加1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%香港聯交所交易費(須於申請時以港元繳足，並可予退還)
面值	每股股份0.10港元
股份代號	3682

聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人及聯席牽頭經辦人

J.P.Morgan

HSBC

DBS

香港交易及結算所有限公司、香港聯合交易所有限公司及香港中央結算有限公司對本招股章程的內容概不負責，對其準確性或完整性亦不發表任何聲明，並明確表示概不就因本招股章程全部或任何部分內容而產生或因依賴該等內容引致的任何損失承擔任何責任。

本招股章程副本連同本招股章程附錄七中「送呈公司註冊處處長及備查文件」一段所列的文件已根據香港法例第32章《公司(清盤及雜項條文)條例》第342C條的規定送呈香港公司註冊處處長登記。香港證券及期貨事務監察委員會與香港公司註冊處處長對本招股章程或上述任何其他文件的內容概不負責。

發售價預期將由聯席全球協調人(代表香港包銷商)、售股股東及本公司於定價日以協議方式釐定。定價日預期為2017年6月30日(星期五)或前後(香港時間)，且無論如何不遲於2017年7月3日(星期一)(香港時間)。發售價將不超過每股發售股份5.50港元，目前預期不低於每股發售股份4.00港元。倘因任何理由，聯席全球協調人(代表香港包銷商)、售股股東及本公司未能於2017年7月3日(星期一)(香港時間)協定發售價，則全球發售將不會進行並告失效。

申請香港發售股份的投資者須於申請時繳足最高發售價每股香港發售股份5.50港元，連同1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%香港聯交所交易費。倘最終釐定的發售價低於每股發售股份5.50港元，多繳款項可予退還。

聯席全球協調人(代表包銷商)如認為合適，可在售股股東及本公司同意的的情況下，於截止遞交香港公開發售申請當日上午之前隨時減少香港發售股份數目及/或調低指示性發售價範圍至低於本招股章程所述者(即每股發售股份4.00港元至5.50港元)。在此情況下，減少香港發售股份數目及/或調低指示性發售價範圍的通知將在作出有關調減決定後，在切實可行的情況下盡快且無論如何不遲於截止遞交香港公開發售申請當日上午，在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)刊登。有關通知亦將刊登於本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及香港聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)。更多詳情載於本招股章程「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份及保留股份」各節。

有意投資者作出投資決定前，務請審慎考慮本招股章程載列的所有資料，包括「風險因素」所載的風險因素。倘於上市日期上午八時正前出現若干事件，則聯席全球協調人(為彼等本身及代表香港包銷商)有權終止香港包銷商根據香港包銷協議的責任。見「包銷—包銷安排及開支—香港公開發售—終止理由」。

我們並無且將不會根據美國投資公司法登記。發售股份並無且將不會根據美國證券法或美國任何州的證券法登記，且不得於美國向或為任何美籍人士(定義見S規例)的利益而提呈發售或出售，惟豁免美國證券法登記規定的情況或無須遵守相關規定的交易除外。發售股份正依據第144A條，於美國發售或出售予同時為合資格機構買家與合資格買家的買家，或發售或出售予同時為合資格機構買家與合資格買家的美國境外之美籍人士，或根據美國證券法登記規定的其他可適用之豁免或通過無須遵守相關規定的交易發售或出售。發售股份可根據S規例以離岸交易形式在美國境外向非美籍人士提呈發售、出售或交付。

\* 僅供識別

2017年6月27日

## 預期時間表<sup>(1)</sup>

倘以下預期時間表有任何變動，則我們將分別於本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)刊發公告。

寄發藍色申請表格予合資格路勁基建股東.....2017年6月27日(星期二)或之前

香港公开发售及優先發售開始及白色及

黃色申請表格可供索取.....2017年6月27日(星期二)起

透過指定網站[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)根據網上白表服務完成

電子認購申請的截止時間<sup>(2)</sup>.....2017年6月30日(星期五)上午十一時三十分

開始辦理申請登記<sup>(3)</sup>.....2017年6月30日(星期五)上午十一時四十五分

(a)遞交白色、黃色及藍色申請表格，(b)透過網上銀行轉賬或

繳費靈轉賬完成網上白表申請付款及

(c)向香港結算發出電子認購指示的截止時間....2017年6月30日(星期五)中午十二時正

截止辦理申請登記<sup>(3)</sup>.....2017年6月30日(星期五)中午十二時正

預期定價日.....2017年6月30日(星期五)

(1) 公告：

- 發售價；
- 國際發售的認購踴躍程度；
- 香港公开发售及優先發售的申請水平；及
- 香港發售股份及保留股份的分配基準在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)

刊發公告.....2017年7月6日(星期四)或之前

(2) 可透過多種渠道(見「如何申請香港發售股份及保留股份—E.公佈結果」)查詢香港公开发售及優先發售的分配結果(連同成功申請人的身份證明文件號碼

(如適用)).....2017年7月6日(星期四)起

於本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站

[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)刊登有關上文(1)及(2)的公告.....2017年7月6日(星期四)或之前

香港公开发售及優先發售的分配結果(連同成功申請人的身份證明文件號碼(如適用))將於備有「按身份證搜索」

功能的[www.tricor.com.hk/ipo/result](http://www.tricor.com.hk/ipo/result)上供查閱.....2017年7月6日(星期四)

寄發／領取香港公开发售項下全部或部分獲接納

申請的股票<sup>(4)</sup>.....2017年7月6日(星期四)或之前

## 預期時間表<sup>(1)</sup>

寄發／領取香港公開發售項下全部或部分獲接納(如適用)及全部或部分未獲接納申請的退款支票及網上白表電子自動退款指示 .....	2017年7月6日(星期四)或之前
預計股份於聯交所開始買賣 .....	2017年7月7日(星期五)

附註：

- (1) 除另有說明外，所有時間及日期均指香港本地時間及日期。
- (2) 閣下不得於截止遞交申請日期上午十一時三十分後透過指定網站[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)使用網上白表服務遞交申請。倘閣下於上午十一時三十分或之前已經遞交申請並已通過指定網站取得申請參考編號，則閣下將獲准繼續辦理申請手續(須悉數支付申請款項)，直至截止遞交申請日期中午十二時正截止辦理申請登記為止。
- (3) 倘於2017年6月30日(星期五)上午九時正至中午十二時正期間任何時間香港懸掛「黑色」暴雨警告信號或八號或以上熱帶氣旋警告信號，則當日不會開始辦理申請登記。更多詳情，見「如何申請香港發售股份及保留股份—D.惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響」。
- (4) 僅當全球發售於各方面成為無條件時或之前，股票方可於上市日期(預期為2017年7月7日(星期五))上午八時正成為有效所有權憑證。倘於收到股票前或股票成為有效的所有權憑證前根據公開所得分配資料而買賣股份，則所有風險概由投資者自行承擔。

有關全球發售的架構的詳情(包括其條件)以及香港發售股份及保留股份的申請程序，分別見「全球發售的架構」及「如何申請香港發售股份及保留股份」。

倘全球發售並無成為無條件或根據其條款終止，則全球發售將不會進行。於該情況下，本公司其後將於實際可行情況下盡快刊發公告。

### 優先發售

藍色申請表格連同本招股章程副本已寄發予所有合資格路勁基建股東。此外，本招股章程的電子版本(與招股章程的印刷本相同)將可於本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)「披露易>上市公司資料>最新上市公司資料」一欄查閱並下載。

在香港以外的任何司法權區派發本招股章程及／或藍色申請表格或會受到法律限制。管有本招股章程及／或藍色申請表格的人士(包括但不限於代理人、託管人、代名人及受託人)應自行查悉並遵守任何該等限制。未能遵守該等限制或會違反任何該司法權區的證券法例。

## 目 錄

本招股章程乃本公司僅就香港公開發售及優先發售刊發，並不構成出售或招攬認購或購買香港發售股份及保留股份以外任何證券之要約。本招股章程不可用作且不構成在任何其他司法權區或任何其他情況下出售或招攬認購或購買任何證券的要約。概無採取任何行動尋求獲准在香港以外任何司法權區提呈發售香港公開發售項下的發售股份或派發本招股章程。於其他司法權區派發本招股章程以及提呈發售及銷售發售股份將受到限制，除非根據有關證券監管機關的登記或授權而獲該等司法權區適用證券法准許或獲得有關證券監管機關的豁免，否則不得進行。閣下應僅依賴本招股章程及申請表格所載資料作出投資決定。本集團並無授權任何人士向閣下提供與本招股章程所載內容不同的資料。閣下不應將並非載於本招股章程的任何資料或聲明視為已獲本集團、聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、本集團或彼等各自的任何董事或顧問或參與全球發售的任何其他人士或各方授權而加以依賴。本集團網站 [www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com) 所載資料並不構成本招股章程的一部分。

	頁次
預期時間表.....	i
目錄.....	iii
概要.....	1
釋義.....	18
技術詞彙.....	34
前瞻性陳述.....	38
風險因素.....	39
豁免嚴格遵守香港上市規則及同意.....	66
高速公路合作公司之上市規則條例.....	67
有關本招股章程及全球發售的資料.....	71
董事及參與全球發售的各方.....	75
公司資料.....	79
監管概覽.....	81
歷史、發展及公司架構.....	95
行業概覽.....	109
業務.....	125
高速公路項目.....	168

---

## 目 錄

---

	<u>頁次</u>
與控股股東的關係.....	229
關連交易.....	235
董事及高級管理層.....	245
主要股東.....	257
股本.....	258
財務資料.....	261
補充財務資料.....	318
分派.....	342
未來計劃及所得款項用途.....	346
包銷.....	348
全球發售的架構.....	359
如何申請香港發售股份及保留股份.....	374
附錄一 歷史財務資料之會計師報告.....	I-1
附錄二 未經審核備考財務資料.....	II-1
附錄三 交通研究報告.....	III-1
附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要.....	IV-1
附錄五 稅項.....	V-1
附錄六 法定及一般資料.....	VI-1
附錄七 送呈公司註冊處處長及備查文件.....	VII-1

## 概 要

本概要旨在為閣下提供本招股章程所載資料概覽。由於此乃概要，並無載有可能對閣下而言屬重要的所有資料。閣下在決定投資發售股份前應細閱招股章程全文。任何投資發售股份均涉及風險。有關投資發售股份的若干特定風險乃載於「風險因素」。閣下在決定投資發售股份前應細閱該節。

### 概覽

我們是中國高速公路投資者及運營商，在收費公路行業擁有逾20年運營經驗。我們的主營業務為於中國投資、開發、經營及管理高速公路項目。我們目前於當中擁有權益的高速公路包括：

- 國高速G18保定至天津段（「保津高速公路」）
- 國高速G25唐山至天津段（「唐津高速公路」）
- 國高速G5513長沙至益陽段（「長益高速公路」）
- 省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段（「龍城高速公路」）
- 省高速S24馬鞍山至巢湖段（「馬巢高速公路」）

我們的高速公路項目投資乃由我們的全資附屬公司與彼等各自的高速公路合作夥伴通過組建高速公路合作公司的方式持有。五條高速公路覆蓋里程約340公里，位於我們認為將受益於國家三大戰略帶來經濟增長的省份。

我們直接參與管理五條高速公路並專注維持我們業務運營中的運營及成本效益。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，按我們按比例分佔高速公路合作公司的份額（基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率）計算，本集團的合計按比例EBITDA利潤率分別為83.0%、82.1%及83.8%，而本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA分別約為7.680億港元、8.742億港元及10.144億港元<sup>(1)</sup>。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們於高速公路項目中擁有權益的總車流量分別約為5.56千萬輛、6.66千萬輛及7.40千萬輛；我們的按比例分佔路費收入（基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率計算）分別約為9.257億港元、10.647億港元及12.107億港元；而我們收到來自高速公路合作公司的現金分派（包括於該等期間償還股東貸款5.16千萬港元、5.56千萬港元及4.63千萬港元）分別約為4.648億港元、4.712億港元及5.500億港元。

### 目標

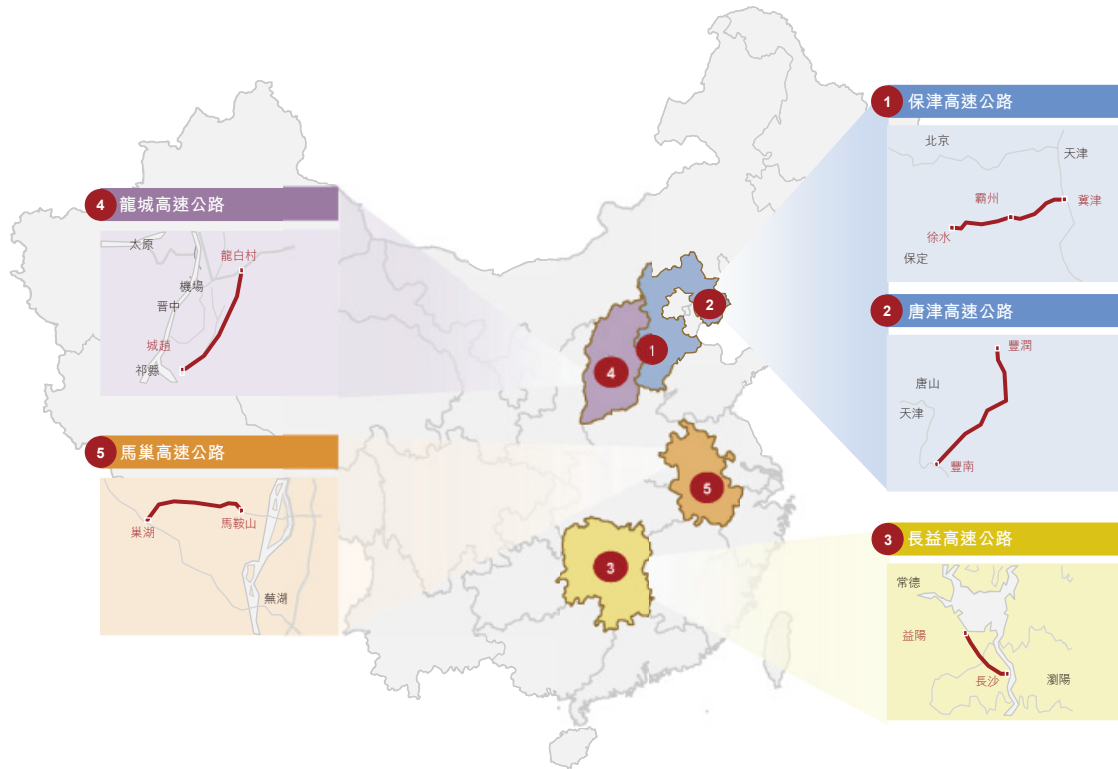
本集團的目標為向股東提供穩定分派，以及為該等分派提供長期持續增長潛力。

(1) EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。詳情見「財務資料—過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

# 概 要

## 五個現有高速公路項目

截至2016年12月31日，我們的高速公路投資組合包括於五個高速公路項目中的權益，覆蓋里程約340公里。五個高速公路項目如下圖所示：



我們的高速公路業務乃透過高速公路合作公司開展，我們目前於高速公路合作公司擁有的股權介乎40.0%至49.0%之間。高速公路的經營主要涉及收取路費及公路維護。我們並未根據相關香港財務報告準則之相關會計規則將高速公路合作公司的路費收入及開支綜合入賬，但高速公路合作公司的業績及資產淨值已於本公司合併財務報表內採用權益會計法入賬。

我們高速公路項目簡介如下：

### 保津高速公路

保津高速公路位於河北省境內，全程約105公里。保津高速公路為河北省及環渤海地區主幹道的一部分，起於河北省與天津交界處，止於保定徐水。保津高速公路亦為18條東西橫向國家高速公路之一——G18榮成至烏海高速公路的組成部分，預期於2017年將受益於其西段開通後車流量的增加。保津高速公路為通過天津、河北、河南及山西連接東北部省份至西部省份的主要貨運通道，在距離上是最短的線路之一。此外，我們預期保津高速公路將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策。此外，於2017年4月公佈的《中共中央、國務院關於設立河北雄安新區的通知》宣佈將於河北省設立雄安新區，推進「津京冀協



---

## 概 要

---

同發展」政策。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為7.062億港元、7.723億港元及7.948億港元。拓寬保津高速公路初步階段的啟動提案已獲得保津高速公路合作公司董事會批准。倘若政府及高速公路合作公司董事會批准保津高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長保津高速公路合作公司的特許經營期。

### 唐津高速公路

唐津高速公路位於河北省境內，全程約58公里。其為長春—深圳高速公路(11條北南縱線的國家高速公路之一)的組成部分，連接唐山與天津，為連接河北省南部及東部沿海地區(包括天津、唐山及秦皇島)與中國東北地區的主要公路。其屬唐山東外環高速之一部分，亦連接北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路，其中北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路為由北京出發的七條放射線狀高速公路中的兩條。我們預期唐津高速公路將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為5.984億港元、6.684億港元及6.122億港元。拓寬唐津高速公路初步階段的啟動提案已獲得唐津高速公路合作公司董事會批准。倘若政府及高速公路合作公司董事會批准唐津高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長唐津高速公路合作公司的特許經營期。

### 長益高速公路

長益高速公路位於湖南省境內，全程約69公里，其連接湖南省省會長沙市與益陽市，為湖南省重要的東西運輸走廊之一，亦為長沙至張家界(湖南省首個國家森林公園及主要旅遊地)之間的主要連接線路。長益高速公路亦是連接永安高速公路與長沙黃花機場的主要線路，其亦連接至三個國家經濟開發區，即長沙高新技術產業開發區、寧鄉經濟技術開發區及益陽高新技術產業開發區並預期將受益於該等開發區貨運及物流的增加。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為6.529億港元、7.096億港元及7.498億港元。我們目前正在與高速公路合作夥伴合作以尋求拓寬長益高速公路的可能性。倘若政府及高速公路合作公司董事會批准長益高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長長益高速公路合作公司的特許經營期。

### 龍城高速公路

龍城高速公路位於山西省境內，全程約72公里。其位於太原市東南地區，為北京至昆明高速公路(由北京發出的七條放射線狀高速公路之一)的重要組成部分。龍城高速公路起點為太原市東部的榆次龍白村，連接太舊高速公路，終點為祁縣城趙，連接大運高速公路。龍城高速公路為太原及晉中市中心外環線路的東南路段，承載由山西省南部及陝西省至環渤海地區的東向貨運，為連接北京至中國西南地區國家高速公路網的重要組成部分。龍城高速公路於2012年7月開始運營。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為2.074億港元、2.420億港元及3.166億港元。

## 概 要

### 馬巢高速公路

馬巢高速公路位於安徽省境內，全程約**36**公里。其向西連接合肥—巢湖—蕪湖高速公路，向東連接馬鞍山長江大橋及溧馬高速公路。馬巢高速公路直達馬鞍山市及南京機場，與南京至常州高速公路連通，乃連接合肥與長江三角洲若干發達沿海城市(如上海)的最短路線之一部分。我們預期馬巢高速公路將受益於「一帶一路」戰略及「長江經濟帶發展」政策。於**2014**年、**2015**年及**2016**年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為**8.97**千萬港元、**1.869**億港元及**2.202**億港元。我們於**2014**年**6**月完成收購馬巢高速公路合作公司之權益。

### 主要數據表

	保津高速公路	唐津高速公路	長益高速公路	龍城高速公路	馬巢高速公路
全程(公里)	105	58	69	72	36
車道數量	四	六(河北/天津交界處與蓮花坡之間) 四(蓮花坡與北京至哈爾濱高速公路之間)	四	六	六
設計容量	每日56,300輛	每日41,500輛(四車道段) 每日62,200輛(六車道段)	每日70,000輛	每日91,000輛	每日93,000輛
高速公路合作夥伴	河北省高速公路開發有限公司	河北省高速公路開發有限公司	湖南省高速公路建設開發總公司	晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司及晉中路通公路開發有限公司 <sup>(3)</sup>	安徽省交通控股集團有限公司
本集團提名的董事總數	4/10，包括董事會副董事長	3/7，包括董事會副董事長	3/7，包括董事會副董事長 <sup>(2)</sup>	3/8，包括董事會董事長或副董事長，每三年輪席一次	2/5，包括董事會副董事長
高速公路合作合約日期	2003年6月	2005年1月	1997年8月	2011年4月	2014年4月
高速公路合作公司特許經營期	30年	18年	27年	30年	30年
高速公路合作公司到期日	2033年9月	2023年1月	2024年10月	2041年6月(經雙方同意後可予延期)	2044年5月
特許經營期到期日	2033年9月	2023年1月	2024年10月	2042年7月	2043年12月
特許經營期末之安排	於特許期末，根據適用監管規定及高速公路合作合約條款，高速公路及其營運權將無條件歸屬於相關高速公路合作夥伴或相關政府交通部門。				
投資總額 <sup>(1)</sup>	人民幣24.000億元	人民幣17.754億元	人民幣14.326億元	人民幣42.477億元	人民幣23.601億元
我們總投資的注資額 <sup>(1)</sup>	人民幣9.600億元	人民幣7.989億元	人民幣6.184億元	人民幣6.602億元	人民幣5.803億元
我們的股權比例(%)	40%	45%	43.17%	45%	49%
本集團當前利潤/現金分成比率	40%	45%	50%	45%	49%
本集團 <b>2014</b> 年、 <b>2015</b> 年及 <b>2016</b> 年收取的現金分派	2.245億港元、1.486億港元及2.009億港元	0.477億港元、1.025億港元及1.342億港元	1.410億港元、1.646億港元及1.686億港元	零 <sup>(4)</sup>	零 <sup>(4)</sup>

---

## 概 要

---

附註：

- (1) 更多詳情見「高速公路項目 — 融資」。
- (2) 長益高速公路合作公司之董事會董事長及副董事長的提名權可經各方相互同意後變動。
- (3) 龍城高速公路合作公司董事會於2017年2月15日批准晉中市公用基礎設施部分股權轉讓。更多詳情見「高速公路項目 — 龍城高速公路 — 近期發展 — 股權轉讓」。
- (4) 龍城高速公路及馬巢高速公路正處於增長階段。雖然彼等目前均因資本開支及償還銀行貸款而未作出現金分派，但彼等均於2016年賺得利潤，我們預期自2017年底開始從彼等收到現金分派。

### 合作公司及項目管理安排

本集團通過其全資附屬公司已與彼等各個高速公路合作夥伴就所有高速公路項目訂立合作合約。高速公路合作合約條款簡要概述載列如下：

- **委任董事及高級管理人員：**高速公路合作公司所有訂約方有權向高速公路合作公司董事會委任若干董事(很大程度按彼等各自股權比例)及有權委任若干高速公路合作公司高級管理人員。
- **批准公司事宜：**各高速公路合作公司若干重大交易及決定(包括(除其他事項外)修改其章程細則、增加註冊股本、解算、合併或分拆及轉讓高速公路合作公司權益等)須經相關高速公路合作公司董事會全體董事或出席董事會會議的全體董事(如適用)一致批准。其他重大決定均需經(a)董事會全體董事的三分之二及各合作夥伴至少一名人士，(b)出席董事會會議的全體董事的三分之二以上，或(c)出席董事會會議的全體董事的三分之二以上及相關高速公路合作公司各合作夥伴至少一名人士(如適用)批准。
- **現金分派：**現金分派倘若可提供，乃由高速公路合作公司定期向有關合作方派發。
- **高速公路合作公司展期：**各高速公路合作公司的展期須取得相關高速公路合作合約的所有各方及相關監管審批同意。
- **高速公路合作終止後的現金分派：**於終止後，高速公路、經營權及附屬資產或所有固定資產(視情況而定)通常會按零對價退還或轉讓予高速公路合作夥伴或交通部，而倘餘下資產(於負債獲清算後)將根據載於高速公路合作合約的利潤／現金分成比率按比例分派或確保高速公路合作夥伴可充分享受相同的投資回報率。

就各高速公路合作合約的條款而言，有關更多詳情，見「高速公路項目 — 合作公司及項目管理安排」。

## 概 要

### 過往車流量及路費收入

下表載列截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度高速公路合作公司之日均車流量及所收取之日均路費收入：

項目 <sup>(1)</sup>	截至12月31日止年度					
	2014年		2015年		2016年	
	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)
國高速G18保定至天津段	45,961	1,587.7	53,145	1,745.2	56,258	1,879.4
客運車流量	26,657	609.7	32,790	770.2	37,693	703.3
貨運車流量	19,304	978.0	20,355	975.0	18,565	1,176.1
國高速G25唐山至天津段	37,772	1,345.4	44,273	1,510.3	45,955	1,447.6
客運車流量	15,098	190.8	18,976	246.1	18,966	217.1
貨運車流量	22,674	1,154.6	25,297	1,264.2	26,989	1,230.5
國高速G5513長沙至益陽段	50,804	1,467.9	59,555	1,603.5	64,952	1,773.1
客運車流量	42,852	985.8	51,447	1,165.8	55,942	1,313.4
貨運車流量	7,952	482.1	8,108	437.7	9,010	459.7
省高速S60渝次龍白至祁縣城趙段	12,428	467.4	12,495	547.4	17,274	749.2
客運車流量	9,811	202.4	9,463	158.4	12,592	185.7
貨運車流量	2,617	265.0	3,032	389.0	4,682	563.5
省高速S24馬鞍山至巢湖段 <sup>(2)</sup>	9,310	344.1	12,947	423.0	17,695	520.0
客運車流量	5,681	120.1	8,697	148.0	12,244	207.0
貨運車流量	3,629	224.0	4,250	275.0	5,451	313.0

附註：

- 就保津高速公路、唐津高速公路、長益高速公路及龍城高速公路而言，日均車流量乃按高速公路每日車流量總和(包括駛離高速公路收費站的車輛數量、駛入高速公路但從其他高速公路離開的車輛數量及經過高速公路惟不駛入或駛離高速公路收費站的車輛數量)計算。由於過往有關安徽高速公路的車流量數據乃根據加權基準呈列，故馬巢高速公路的日均車流量採用其加權平均每日路段車流量計算。
- 本集團已於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益。有關數額指自當時起之經營業績。

### 潛在競爭

我們擁有權益的高速公路面臨下面幾個方面的激烈競爭：(i)與我們的道路及橋樑質量可比較的現有或替代路線及(ii)可降低收費或不收費或提供更直接路線的替代交通運輸方式。該等競爭可能對高速公路的盈利能力造成不利影響。見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 我們的盈利能力或會受其他競爭交通運輸方式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響」。

## 概 要

下表概述未來五年預期投入營運可能與我們擁有權益高速公路項目競爭的公路及鐵路：

高速公路	潛在競爭公路及鐵路 (預期營運年份)	潛在影響
保津高速公路	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S70北京新機場北線高速公路涿州段及廊坊段(2019年)</li> <li>• S65北京新機場南出口高速公路(2019年)</li> <li>• S72唐山至廊坊高速公路廊坊段(2019年)</li> <li>• S31太行山高速公路涞曲段(2019年)</li> <li>• G0211天津至石家莊高速公路(2021年)</li> </ul>	可能交通分流
唐津高速公路	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S51遷安至曹妃甸高速公路(2018年)</li> </ul>	可能交通分流
長益高速公路	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 益陽至婁底高速公路(2017年)</li> <li>• 長沙至益陽高速公路並行線(2019年)</li> <li>• 益陽至常德高速公路並行線(2020年)</li> <li>• 重慶至長沙至廈門高鐵(2021年)</li> </ul>	可能交通分流  長途旅客可能選擇鐵路的可能分流
龍城高速公路	並無計劃建設其他主要競爭公路	不適用
馬巢高速公路	<ul style="list-style-type: none"> <li>• G42S北沿江高速公路巢湖至無為段(2018年)</li> <li>• S11蕪湖長江公路二橋(2018年)</li> <li>• S05寧宣杭高速公路狸橋至宣城段(2018年)</li> </ul>	可能交通分流

有關更多詳情，見「高速公路項目 — 競爭 — 現有及潛在競爭公路」。

### 競爭優勢

董事認為，憑藉逾20年的中國收費公路基礎設施行業的經驗，本集團已具備以下實力及競爭優勢：

- 高速公路組合策略性分佈於中國廣泛地域；
- 處於提供穩定現金流及收益增長潛力不同週期階段的高速公路組合；
- 受益於高速公路高競爭門檻及區域性特色及戰略位置；
- 經營及成本效益；

---

## 概 要

---

- 策略上採用合作商業模式，與地方公路局及政府建立穩固的合作關係；及
- 積極參與高速公路合作公司管理的經驗豐富且穩定的管理人員。

更多詳情，見「業務 — 優勢及策略 — 競爭優勢」。

### 業務策略

本集團旨在通過實施以下綜合策略提高我們現有及未來項目的回報：

- 進一步提高現有高速公路的經營及成本效益並保持競爭力；
- 策略上物色可提升價值的高速公路收購及利用「一帶一路」戰略所帶來的機遇；及
- 優化本集團的整體資本架構。

### 分派政策

誠如董事會於2017年6月19日(即採納細則之日)通過的決議案所示，董事會目前的意向是宣派及分派中期及末期股息，合共不少於各財政年度本集團可分派收益(定義見下文)的90%。

「本集團可分派收益」指於下列事項發生後於相關財政年度或相關分派期間(視情況而定)本公司應佔經審核除稅前綜合溢利：

- (a) 消除該財政年度或期間調整的影響；
- (b) 增加本集團合作公司之折舊及攤銷費用份額(倘合作公司或會就該等費用引起之任何溢利減少根據適用法律作出分派)；
- (c) 扣除該財政年度或期間納稅的實際金額；
- (d) 扣除該財政年度或期間非控股權益應佔溢利；
- (e) 扣除該財政年度或期間任何已付金額之同等金額及本集團分攤其合作公司支付物業、廠房及設備之有關金額或已經資本化之任何利息及其他開支；
- (f) 就本集團外部債務及本集團分攤其合作公司之外部債務(應付本集團之股東貸款除外)作出調整，包括通過(i)於有關財政年度或期間各融資活動中增加任何淨現金流入或扣除任何淨現金流出及(ii)扣除為償還所借本金額及／或遵守任何債務契約及估計利息金額及應付融資成本(扣除估計應收利息金額)將予撥出款項之任何計劃再融資或增量債務融資；
- (g) 董事會酌情扣除一筆相等於為(i)本集團及其合作公司之營運資本需求；及(ii)本集團及其合作公司之資本開支，包括收購新項目或進一步投資新項目之任何預

---

## 概 要

---

算將予撥出之任何款項總額，無論有關金額是否將由本集團通過向合作公司注資而予預付或支付(扣除預期還款)；及

- (h) 有關該財政年度或期間確認之收費公路權益之任何撤資，消除有關撤資引起確認之任何損益，惟增加有關撤資所得款項(扣除開支)。

「調整」指於相關財政年度或相關分派期間(視情況而定)本集團於綜合損益表內扣除或計入之特定項目的調整，即：

- 未變現重估收益；
- 商譽的減值／負商譽的確認；
- 重大非現金收益／虧損；及
- 折舊及攤銷。

在符合百慕達一切適用法律、細則及可分派儲備之情況的規限下，董事會可宣派及分派董事會酌情釐定的其他款額。

本公司目前擬將每半年向登記股東作出分派(除自上市日期至2017年12月31日期間僅會作出一次分派外)，及上市後首次分派預期將由本集團於本集團截至2017年12月31日止年度之業績公告後且不遲於2018年6月30日前支付。

分派將以港元宣派。更多詳情見「分派」。

上述分派政策僅為董事會目前意向之陳述。該政策並非董事會、本公司、董事、本集團、高速公路合作公司或聯席保薦人具法律約束力之責任，並可能更改。

未來分派形式、頻率及金額(如有)將取決於本集團及本集團擁有權益的高速公路合作公司的業務、財務狀況及經營業績，以及本集團擁有權益的高速公路合作公司之合作合約所載之本集團分派比率、適用法律及法規之條文及多項其他因素(包括但不限於經參考現行業務環境及營運及擴充計劃、其他資本管理事項、分派的整體穩定性及現行行業慣例得出的資金需求)。倘分派政策未來發生變動，則本集團將刊發公告說明相關變動。將派付作為中期分派及末期分派的年度分派總額的各自比例將由董事會酌情釐定；而中期分派金額毋須與相關財政年度首六個月(或作出分派的其他期間)的本集團可分派收益成比例，或與相關財政年度的本集團可分派收益成比例。

截至2016年12月31日，因重組尚未完成，故本公司並無可分派儲備。

## 概 要

### 施偉拔之交通量及收益預測

	截至12月31日止年度									
	2017年		2018年		2019年		2020年		2021年	
	日均車流量	日平均收益 (人民幣)	日均車流量	日平均收益 (人民幣)	日均車流量	日平均收益 (人民幣)	日均車流量	日平均收益 (人民幣)	日均車流量	日平均收益 (人民幣)
保津高速公路.....	61,750	2,051,130	68,572	2,306,352	74,287	2,437,990	80,372	2,626,630	83,586	2,663,778
唐津高速公路.....	50,879	1,607,596	56,392	1,776,088	61,480	1,911,982	68,414	2,130,561	75,035	2,323,903
長益高速公路.....	70,750	1,888,832	76,646	2,029,143	82,825	2,160,097	87,389	2,204,495	82,559	2,096,441
龍城高速公路.....	19,463	835,251	21,697	921,782	24,956	1,068,453	28,866	1,281,890	31,038	1,368,276
馬巢高速公路.....	23,561	581,638	26,801	645,111	30,397	718,430	35,352	840,696	39,510	929,230

有關2021年以後年度之更多資料及交通及收入預測，見「附錄三 — 交通研究報告 — 交通量及收益預測結果」。

### 施偉拔於其交通量及收益預測中使用之主要假設

#### 高速公路

#### 主要假設

##### 保津高速公路

預測期：2017年至2033年9月

相關省份GDP年均增長率<sup>1、2</sup>：

- 6.5%–8.5% (2017年至2020年)<sup>3</sup>
- 5.0%–6.5% (2021年至2025年)、3.5%–4.5% (2026年至2030年)、3.0% (2031年至2035年)<sup>4</sup>

公路網和鐵路網<sup>5</sup>：

- 交通誘增影響：G18榮成至烏海高速公路涑源段(2017年)預期將對保津高速公路車流量產生積極影響
- 交通分流影響：S70北京新機場北線高速公路涿州段及廊坊段(2019年)、S65北京新機場南出口高速公路(2019年)、S72唐山至廊坊高速公路廊坊段(2019年)、S31太行山高速公路涑曲段(2019年)、G0211天津至石家莊高速公路(2021年)預期將對保津高速公路車流量產生負面影響
- 2022年以後將不建設新公路<sup>6</sup>

收費費率：目前費率將於特許期末前保持不變

更多資料，見「附錄三 — 交通研究報告 — 保津高速公路」。

##### 唐津高速公路

預測期：2017年至2023年1月

相關省份GDP年均增長率<sup>1、2</sup>：

- 6.5%–8.5% (2017年至2020年)<sup>3</sup>
- 5.0%–6.5% (2021年至2025年)<sup>4</sup>

公路網和鐵路網<sup>5</sup>：

- 交通誘增影響：S53遷西至赤峰高速公路(2020年)、G1N北京至秦皇島高速公路遵化段至秦皇島段及大安鎮段至平安鎮段(2020年)、S72唐山至廊坊高速公路唐山段(2020年)、S62北戴河國際機場高速公路(2020年)、S9962秦皇島西高速公路(2020年)預期將對唐津高速公路車流量產生積極影響
- 交通分流影響：S51遷安至曹妃甸高速公路(2018年)預期將對唐津高速公路車流量產生負面影響
- 2022年以後將不建設新公路<sup>6</sup>

收費費率：目前費率將於特許期末前保持不變

更多資料，見「附錄三 — 交通研究報告 — 唐津高速公路」。



# 概 要

## 高速公路

## 主要假設

### 長益高速公路

預測期：2017年至2024年10月

相關省份GDP年均增長率<sup>1、2</sup>：

- 7.0%–10.0% (2017年至2020年)<sup>3</sup>
- 6.0%–7.0% (2021年至2025年)<sup>4</sup>

公路網和鐵路網<sup>5</sup>：

- 交通分流影響：益陽至婁底高速公路(2017年)、長沙至益陽高速公路並行線(2019年)、益陽至常德高速公路並行線(2020年)及重慶至長沙至廈門高鐵(2021年)預期將對長益高速公路車流量產生負面影響
- 2022年以後將不建設新公路<sup>6</sup>

收費費率：目前費率將於特許期末前保持不變

更多資料，見「附錄三—交通研究報告—長益高速公路」。

### 龍城高速公路

預測期：2017年至2042年7月

相關省份GDP年均增長率<sup>1、2</sup>：

- 6.5%–8.0% (2017年至2020年)<sup>3</sup>
- 5.0%–6.5% (2021年至2025年)、4.0%–5.0% (2026年至2030年)、3.0%–3.5% (2031年至2035年)、2.0%–2.5% (2036年至2040年)、1.5%–2.0% (2041年至2045年)<sup>4</sup>

公路網和鐵路網<sup>5</sup>：

- 交通誘增影響：祁縣至離石高速公路(2019年)、太原二環高速公路西段、東段及北段(2020年)及榆次東陽至昔陽龍坡高速公路(2020年)預期將對龍城高速公路車流量產生積極影響
- 2022年以後將不建設新公路<sup>6</sup>

收費費率：目前費率將於特許期末前保持不變

更多資料，見「附錄三—交通研究報告—龍城高速公路」。

### 馬巢高速公路

預測期：2017年至2043年12月

相關省份GDP年均增長率<sup>1、2</sup>：

- 7.0%–9.0% (2017年至2020年)<sup>3</sup>
- 5.5%–7.0% (2021年至2025年)、4.0%–5.5% (2026年至2030年)、3.0%–4.0% (2031年至2035年)、2.0%–2.5% (2036年至2040年)、1.5%–2.0% (2041年至2045年)<sup>4</sup>

公路網和鐵路網<sup>5</sup>：

- 交通誘增影響：G42S岳武高速公路東延伸段及安慶延伸段(2020年)及S22北沿江高速公路無為至安慶段(2022年)預期將對馬巢高速公路車流量產生積極影響
- 交通分流影響：G42S北沿江高速公路巢湖至無為段(2018年)、S11蕪湖長江公路二橋(2018年)及S05寧宣杭高速公路狸橋至宣城段(2018年)預期將對馬巢高速公路車流量產生負面影響
- 2022年以後將不建設新公路<sup>6</sup>

收費費率：目前費率將於特許期末前保持不變

更多資料，見「附錄三—交通研究報告—馬巢高速公路」。

- 1 各高速公路之未來GDP增長假設涵蓋高速公路通過之各省市及擁有重要出行起終點之臨近省市。有關相關省市未來GDP增長的假設，見「附錄三—交通研究報告—基本方法及主要假設」。
- 2 為評估不同經濟參數對車流量的影響，施偉拔仔細研究的歷史交通數據及經濟參數的過往變化包括GDP、港口吞吐量(如適用)、人口、汽車擁有量及人均收入。施偉拔的資料表明，交通增長主要與GDP增長相關。更多詳情，見「附錄三—交通研究報告—基本方法及主要假設」。

---

## 概 要

---

- 3 2017年至2020年短期實際GDP增長模式乃經參考歷史平均增長率及中國及相關省市十三五規劃(自2016年至2020年)的經濟增長目標進行估計。
- 4 施偉拔假設，根據全球經驗，由於經濟日益成熟且經濟基礎規模較大，十三五規劃期間以後GDP增長率預期呈放緩趨勢。該假設亦經參考全球經濟預測來源(諸如經濟合作與發展組織)而作出。
- 5 施偉拔利用現有高速公路網絡地圖及作為高速公路始發點之省份的官方高速公路網絡規劃，及亦慮及十三五規劃規定之該省份的公路項目以充分評估相關省份未來公路網絡變動之影響。
- 6 施偉拔乃基於所示年度後並無已規劃公路基礎設施項目之可用官方來源作出此假設。

### 主要風險及不確定因素

本集團業務涉及風險及不確定因素。該等風險及不確定因素可按下文分類。以下亦為本集團業務之若干主要風險概況。更多詳情見「*風險因素*」：

#### (a) 與本集團業務及經營有關的風險

- 本集團經營行業具有涉及政府政策變動的相當大風險，包括但不限於收費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作公司的公路特許經營權之不利變動，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。例如，2013年，河北省政府發出通知，要求省內15條高速公路提早終止收費。因此，餘下路勁基建集團於該省擁有權益的一條高速公路，在合作經營高速公路到期前約8個月終止其收費。
- 本集團並未持有高速公路的多數或控股權益。
- 車流量減少或其增長率下降可能會對本集團造成不利影響。
- 本集團的盈利能力或會受其他競爭交通運輸模式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響。
- 路費收入或會受收費系統的可靠性所影響。

#### (b) 與分派金額及穩定性有關的風險

- 由於分派視乎多項因素(包括高速公路合作公司的財務表現、本集團從高速公路合作公司收取的現金分派以及本集團可供分派的現金流)，故本公司可能無法向股東支付或維持分派且有關分派可能不穩定。

### 歷史財務資料概要

下表呈列截至2014年、2015年及2016年12月31日及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之本集團及高速公路合作公司之若干財務資料(摘錄自附錄一歷史財務資料之會計師報告並應與其一併閱讀)。

## 概 要

除另有所指外，本集團的財務資料乃根據香港財務報告準則編製，有關準則在若干重大方面可能有別於其他司法權區（包括美國）之公認會計原則。本集團之高速公路發展、經營及管理乃透過合作公司進行。本集團並未根據相關香港財務報告準則之相關會計規則將合作公司的路費收入及開支綜合入賬，但合作公司的業績及資產淨值已於本公司合併財務報表內採用權益會計法入賬。

根據重組，本公司的附屬公司路勁中國已於2016年9月28日出售公路業務。因此，公路業務列作已終止經營業務而透過合作公司開展的高速公路業務列作持續經營業務。

### 本集團合併損益表之經選定項目

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>			
其他收入.....	28,954	25,464	20,942
分佔合作公司業績.....	242,777	307,921	452,683
除稅前溢利.....	214,193	276,731	412,287
來自持續經營業務之年度溢利.....	185,091	250,524	387,857
本集團的合計按比例分佔高速公路 合作公司的路費收入.....	925,715	1,064,721	1,210,678
本集團來自高速公路合作公司的 合計按比例EBITDA <sup>(1)</sup> .....	768,026	874,238	1,014,371

附註：

- (1) EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。更多詳情，見「財務資料—過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

### 高速公路合作公司財務資料摘要之經選定項目

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>截至2014年12月31日止年度</b>						
路費收入(扣除營業稅或增值稅).....	706,207	598,413	652,852	207,386	89,710	2,254,568
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	573,438	495,590	545,014	170,187	83,436	1,867,665
年度溢利(虧損) 及全面收益(開支)總額.....	336,349	271,496	232,318	(145,666)	(24,181)	670,316
<b>截至2015年12月31日止年度</b>						
路費收入(扣除營業稅或增值稅).....	772,250	668,414	709,610	242,024	186,899	2,579,197
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	619,016	553,905	583,667	186,366	172,987	2,115,941
年度溢利(虧損) 及全面收益(開支)總額.....	355,484	302,888	263,153	(107,670)	9,497	823,352
<b>截至2016年12月31日止年度</b>						
路費收入(扣除營業稅或增值稅).....	794,770	612,174	749,776	316,630	220,233	2,693,583
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	669,670	502,484	634,385	253,508	193,935	2,253,982
年度溢利及全面收益總額.....	398,769	239,192	317,299	21,750	36,863	1,013,873

附註：

- (1) EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。更多詳情，見「財務資料—過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

## 概 要

### 本集團合併財務狀況表之經選定項目

	截至12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
流動資產.....	1,080,843	1,184,675	1,219,126
非流動資產.....	4,212,091	3,778,147	3,317,200
於合作公司之權益.....	4,004,726	3,628,714	3,224,190
流動負債.....	434,601	468,142	12,840
非流動負債.....	42,529	26,905	22,200
總權益.....	4,815,804	4,467,775	4,501,286

### 高速公路合作公司財務資料摘要之經選定項目

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>於2014年12月31日</b>						
<b>流動資產</b>						
銀行結餘及現金.....	162,761	120,186	131,360	354,800	21,270	790,377
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	51,624	196,701	38,071	286,396
銀行借款.....	—	—	51,624	177,665	126,904	356,193
<b>非流動負債</b>						
來自一家合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	206,460	—	1,890,875	2,097,335
銀行借款.....	—	—	206,460	3,362,944	—	3,569,404
<b>於2015年12月31日</b>						
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	48,780	—	—	48,780
銀行結餘及現金.....	247,414	296,002	82,208	130,584	48,366	804,574
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	49,610	189,024	—	238,634
銀行借款.....	—	—	49,610	24,390	16,220	90,220
<b>非流動負債</b>						
來自一家合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	148,793	—	—	148,793
銀行借款.....	—	—	148,792	3,365,854	2,073,780	5,588,426
<b>於2016年12月31日</b>						
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	45,558	—	—	45,558
銀行結餘及現金.....	240,923	359,971	109,215	161,587	65,761	937,457
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	46,332	176,538	—	222,870
銀行借款.....	—	—	46,332	45,558	18,793	110,683
<b>非流動負債</b>						
來自一家合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	92,631	—	—	92,631
銀行借款.....	—	—	92,631	3,097,950	1,889,521	5,080,102

### 本集團合併現金流量表摘要之經選定項目

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
用於經營業務之現金流淨額.....	(75,952)	(94,988)	(61,820)
來自投資活動之現金流淨額.....	93,196	482,250	615,516
用於融資活動之現金流淨額.....	(76,642)	(326,039)	(347,662)
高速公路合作公司收取之現金分派...	463,346	468,817	520,431

## 概 要

### 主要財務比率

下表載列本集團於2014年、2015年及2016年的若干主要財務比率。更多詳情，見「財務資料—過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

	2014年	2015年	2016年
本集團的合計按比例EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> ...	83.0%	82.1%	83.8%
本集團的合計按比例淨資產回報率 <sup>(2)</sup> ...	6.8%	9.2%	15.1%
本集團的合計按比例 總負債與總資產比例 <sup>(3)</sup> .....	41.2%	42.2%	42.3%

附註：

- (1) 本集團的合計按比例EBITDA利潤率 = 該年度本集團的合計按比例分佔高速公路合作公司的EBITDA / 該年度本集團的合計按比例高速公路合作公司的路費收入\*100%。
- (2) 本集團的合計按比例淨資產回報率 = 該年度本集團分佔合作公司溢利 / 年末本集團分佔高速公路合作公司的合計按比例淨資產\*100%。
- (3) 本集團的合計按比例總負債與總資產比率 = 本集團高速公路合作公司年末合計按比例總負債 / 本集團高速公路合作公司年末合計按比例總資產\*100%。總負債包括銀行借款和來自合作公司合作夥伴之貸款。

### 發售統計數據

下表統計數據乃基於假設全球發售及資本化發行已完成及根據全球發售新發行310,000,000股股份。

	基於最低指示性發售價 每股股份4.00港元	基於最高指示性發售價 每股股份5.50港元
我們的股份市值 <sup>(1)</sup>	62億港元	85.25億港元
每股未經審核備考經調整 合併有形資產淨值 <sup>(2)</sup>	3.7港元	4.0港元

附註：

- (1) 市值計算乃基於全球發售完成後已發行15.5億股股份及發行在外股份。
- (2) 本公司擁有人應佔每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值乃由全球發售估計所得款項淨額加上於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值計算得出。見「附錄二—未經審核備考財務資料—A. 未經審核備考經調整合併有形資產淨值表」。於2016年12月31日本公司擁有人應佔之本集團經審核合併有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告。本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值的大部份指本集團於高速公路合作公司的權益，由高速公路合作公司的特許無形資產所得。於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值包括於合作公司權益賬面值3,224,190,000港元。同時，基於其於各高速公路合作公司之權益比率，本集團於高速公路合作公司的特許無形資產比例份額為5,361,359,000港元。
- (3) 上表中本公司擁有人應佔之本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值並未作出調整以顯示路勁中國於2017年6月19日宣派之740,000,000港元股息之影響。倘計及股息，於2016年12月31日本公司擁有人應佔之本集團每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值將進一步調整至3.2港元（基於發售價每股4.00港元）及3.5港元（基於發售價每股5.50港元）。

### 所得款項用途

假設發售價為每股4.75港元（即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數），本集團估計其將自全球發售收取的所得款項淨額約為13.911億港元，經扣除(i)售股股東於全球發售中出售銷售股份之所得款項，及(ii)本公司應付有關全球發售之包銷佣金及其他估計開支（不包括酌情獎勵費）。根據我們的業務策略，我們計劃將全球發售所得款項淨額用於下列用途：

- 12.520億港元（佔全球發售所得款項淨額總額約90%）將按60：40比率（7.512億港元供收購及5.008億港元供擴張）用於新高速公路項目的收購及現有高速公路

---

## 概 要

---

項目的計劃拓寬。我們將致力於收購中國的高速公路項目，此乃由於我們認為「一帶一路」戰略將令車流量增加，從而高速公路將更具吸引力。我們亦將在將於「一帶一路」戰略實施中獲益的其他東南亞發展中國家探求機遇。於最後實際可行日期，我們尚未物色到我們擬於收購的項目。更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 項目甄選標準及評估程序」及「高速公路項目 — 近期發展」。

- 1.391億港元(佔全球發售所得款項淨額總額約10%)將用於為我們的營運資本及一般公司用途提供資金。

倘以上所述用於收購新高速公路項目及現有高速公路項目計劃拓寬之所得款項淨額緊隨上市後我們首次分派前仍未調撥，則未動用所得款項淨額介乎2.7億港元至3.7億港元可用作為我們向股東作出的上市後首次分派提供資金。該分派預期將由本集團於本集團截至2017年12月31日止年度之業績公告後且不遲於2018年6月30日前支付。

本公司將不會收取售股股東於全球發售中出售銷售股份所得的任何所得款項。假設發售價為每股4.75港元，我們估計售股股東將自全球發售收取的所得款項淨額約為5.027億港元(經扣除售股股東應付包銷佣金(不包括酌情獎勵費)及有關全球發售出售銷售股份之任何適用印花稅)(不包括酌情獎勵費)。更多詳情，見「未來計劃及所得款項用途」。

### 近期發展

拓寬保津及唐津高速公路初步階段的啟動提案已獲得相關高速公路合作公司董事會批准。初步階段通常涉及就各相關高速公路進行可行性研究並編製拓寬計劃且本公司目前預期該等初步階段並無重大現金支出。一旦初步階段完成，拓寬高速公路前須有關政府機構及高速公路合作公司董事會的進一步批准。倘高速公路合作公司投資拓寬，則我們亦計劃延長相關高速公路合作公司的特許經營期。

就董事所知，除路勁中國於2017年6月19日向餘下路勁基建集團宣派的股息7.40億港元(目的為通過抵銷路勁中國付款責任結算餘下路勁基建集團與本集團之間的流動賬項)外，自2016年12月31日(即本集團作出最新公佈經審核合併財務報表之日)至本招股章程日期，本集團的財務或交易狀況或整體經濟及市場狀況、或本集團及高速公路合作公司經營所在司法權區或行業之法律及監管制度並無任何重大變動對本集團及高速公路合作公司業務、營運或財務狀況(包括高速公路合作公司整體平均每日車流量及所收取之日均路費收入)造成重大不利影響。

### 與路勁基建之關係

路勁基建乃一家投資控股公司，其股份自1996年7月4日起已於聯交所上市。路勁基建集團的主營業務為通過其附屬公司進行物業開發及收費公路項目的投資及開發、營運及

---

## 概 要

---

管理。作為重組的一部分，路勁基建於收費公路項目(不包括除外公路)的所有權益已轉予本集團。

上市為路勁基建分拆本集團的高速公路業務，根據上市規則第14章，其構成路勁基建的重大出售，須獲路勁基建股東批准(該批准已於路勁基建股東2017年6月7日舉行的股東大會上取得)後，方可作實。上市將允許餘下路勁基建集團專注於在中國、香港及其他地方投資及發展、營運及管理物業發展，及繼續管理除外公路直至餘下路勁基建集團所持有的經營權到期或提前終止。本公司將專注於高速公路項目的投資及發展、營運及管理。此將使得兩個分開的管理團隊採取不同業務策略及提高彼等專注各集團特定機遇的能力。上市亦將使各集團建立其自身形象，以吸引不同的投資者。

緊隨上市後，路勁基建將間接擁有(通過其全資附屬公司)約73%本集團已發行股份(假設超額配股權未獲行使)並將於上市當日成為我們的控股公司。

我們的董事信納，基於(i)管理獨立性；(ii)財務獨立性；(iii)營運獨立性；及(iv)業務劃分，本集團有能力於上市後獨立於路勁基建經營其業務。更多詳情，見「與控股股東的關係」。

### 上市開支

上市開支指有關上市及全球發售產生之專業費用、包銷佣金及其他費用。假設發售價為每股4.75港元(即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數)，由我們承擔之有關上市開支(不包括酌情獎勵費)總額預期約為8.14千萬港元，其中於截至2016年12月31日止年度約1.00千萬港元已用作為我們的上市開支，以及截至2017年12月31日止年度4.52千萬港元將被資本化及2.62千萬港元將用作為我們的上市開支。除我們所承擔的上市開支外，假設發售價為每股4.75港元(即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數)，將由售股股東承擔的有關上市開支(不包括酌情獎勵費)總額估計將為1.26千萬港元。

## 釋 義

於本招股章程，除文義另有所指外，下列詞彙具有以下涵義。

「工商局」	指	工商行政管理局
「AIG-AIF」	指	AIG Asian Infrastructure Fund L.P.或(就提述為合約一方而言)AIG Asian Infrastructure Management Limited(為AIG Asian Infrastructure Management L.P.一般合作夥伴)，獨立第三方
「申請表格」	指	白色申請表格、黃色申請表格、藍色申請表格及綠色申請表格，或如文義所指任何申請表格
「保證配額」	指	合資格路勁基建股東根據優先發售按保證基準申請保留股份之權利，保留股份乃根據於記錄日期彼等各自於路勁基建的持股量確定
「可用保留股份」	指	具有「全球發售的架構 — 優先發售 — 申請保留股份的分配基礎」所賦予的涵義
「保津高速公路」	指	位於河北省的國高速G18保定至天津段高速公路
「保津高速公路合作公司」	指	河北保發高速公路有限公司、河北保豐高速公路有限公司、河北保惠高速公路有限公司、河北保捷高速公路有限公司、河北保津高速公路有限公司、河北保利高速公路有限公司、河北保明高速公路有限公司、河北保升高速公路有限公司、河北保怡高速公路有限公司及河北保裕高速公路有限公司，各為於2003年9月3日在中國成立的合作公司，共同經營保津高速公路



---

## 釋 義

---

「保津高速公路合作合約」	指	我們與保津高速公路合作夥伴訂立日期為 <b>2003年6月27日</b> 之合作合約
「保津高速公路合作夥伴」	指	河北省高速公路開發有限公司，一家在中國成立的公司
「實益路勁基建股東」	指	路勁基建股東名冊所載路勁基建股份之任何實益擁有人，其路勁基建股份乃於記錄日期以註冊路勁基建股東名義進行登記
「百慕達公司法」	指	百慕達 <b>1981</b> 年公司法(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「藍色申請表格」	指	寄予合資格路勁基建股東以根據優先發售認購保留股份的申請表格
「董事會」	指	本公司董事會
「營業日」	指	香港銀行一般向公眾開放辦理日常銀行業務的日子(星期六、星期日或香港公眾假期除外)
「英屬維爾京群島」	指	英屬維爾京群島
「細則」	指	本公司於 <b>2017年6月19日</b> 有條件採納的細則(經不時修訂)，其概要載於本招股章程附錄四
「資本化發行」	指	透過將本公司股份溢價賬進賬額予以資本化之方式向新選發行 <b>740,000,000</b> 股新股份，須受分拆條件規限並將與上市同時完成，該等股份於上市時於各方面與將予發行之股份及新股份享有同等權益
「中央結算系統」	指	香港結算設立及運營的中央結算及交收系統
「中央結算系統結算參與者」	指	獲准以直接結算參與者或全面結算參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統託管商參與者」	指	獲准以託管商參與者身份參與中央結算系統的人士
「中央結算系統投資者戶口持有人」	指	獲准以投資者戶口持有人身份參與中央結算系統的人士，可為個人、聯名個人或公司

## 釋 義

「中央結算系統參與者」	指	中央結算系統結算參與者、中央結算系統託管商參與者或中央結算系統投資者戶口持有人
「長益存款服務協議」	指	長益高速公路合作公司與湖南財務公司就湖南財務公司向長益高速公路合作公司提供存款服務於 <b>2017年4月5日</b> 訂立之協議
「長益高速公路」	指	位於湖南省的國高速 <b>G5513</b> 長沙至益陽段高速公路
「長益高速公路合作公司」	指	湖南長益(滄益)高速公路有限公司、湖南長益(寧衡)高速公路有限公司、湖南長益高速公路有限公司、湖南長益(資江二橋)高速公路有限公司、湖南長益(白寧)高速公路有限公司及湖南長益(衡滄)高速公路有限公司，各為於 <b>1997年10月14日</b> 在中國成立的合作公司，共同經營長益高速公路
「長益高速公路合作合約」	指	我們與長益高速公路合作夥伴訂立日期為 <b>1997年8月29日</b> 之合作合約(經修訂)
「長益高速公路合作夥伴」	指	湖南省高速公路建設開發總公司，一家在中國成立的公司
「長益路費結算協議」	指	長益高速公路合作公司與長益高速公路合作夥伴(作為湖南省高速公路區域收費網絡結算中心之運營商)就長益高速公路收費之區域收費網絡結算服務支付管理費於 <b>2017年3月20日</b> 訂立之協議
「中國」	指	中華人民共和國，就本招股章程而言，不包括香港、中國澳門特別行政區及台灣
「公司條例」	指	香港法例第 <b>622</b> 章公司條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)
「《公司(清盤及雜項條文)條例》」	指	香港法例第 <b>32</b> 章《公司(清盤及雜項條文)條例》(經不時修訂、補充或以其他方式修改)

## 釋 義

「本公司」	指	勁投國際控股有限公司*，一家於2016年11月16日在百慕達註冊成立的獲豁免有限公司
「控股股東」	指	具有上市規則所賦予的涵義，除文義另有所指外，指路勁基建及其全資附屬公司新選，路勁基建通過新選持有我們的股份
「不競爭契據」	指	由路勁基建於2017年6月19日以本公司(為其自身及不時作為其各附屬公司之受託人)為受益人簽立之不競爭契據，其詳情載於「與控股股東的關係 — 獨立於控股股東 — (d)業務劃分」
「德勤」	指	執業會計師德勤•關黃陳方會計師行
「董事」	指	本公司董事
「DPS」	指	每股股份分派
「機電」	指	電力機械
「企業所得稅」	指	中國企業所得稅
「企業所得稅條例」	指	於2007年12月6日頒佈並自2008年1月1日起生效的中華人民共和國企業所得稅法實施條例
「聯交所參與者」	指	(a)根據香港上市規則可於香港聯交所或透過香港聯交所交易的人士；及(b)名列於香港聯交所存置的名單、登記冊或名冊作為可於香港聯交所或透過香港聯交所交易的人士
「除外公路」	指	蘇州公路
「高速公路合作公司」	指	保津高速公路合作公司、唐津高速公路合作公司、長益高速公路合作公司、龍城高速公路合作公司及／或馬巢高速公路合作公司(如適用)
「高速公路合作合約」	指	我們與相關高速公路合作夥伴就相關高速公路合作公司之成立、管理及經營訂立之合約

---

## 釋 義

---

「高速公路合作夥伴」	指	高速公路合作公司之合作夥伴
「公認會計原則」	指	公認會計原則
「GDP」	指	國內生產總值
「全球發售」	指	香港公開發售及國際發售(包括優先發售)
「綠色申請表格」	指	將由本公司指定之 <b>網上白表</b> 服務供應商填寫的申請表格
「本集團」或「我們」	指	本公司及其附屬公司(如文義所需), 猶如已完成重組
「本集團可分派收益」	指	本集團之可分派收益(定義見「分派」)
「網上白表」	指	通過 <b>網上白表</b> 指定網站 <a href="http://www.hkeipo.hk">www.hkeipo.hk</a> 遞交網上申請要求以申請人本身名義獲發行香港發售股份的申請
「網上白表服務 供應商」	指	誠如指定網站 <a href="http://www.hkeipo.hk">www.hkeipo.hk</a> 所規定, 本公司指定之網上白表服務供應商
「港元」	指	分別為港元及港仙, 香港法定貨幣
「香港財務報告準則」	指	香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則
「香港結算」	指	香港中央結算有限公司, 為香港交易及結算所有限公司的全資附屬公司
「香港結算代理人」	指	香港中央結算(代理人)有限公司, 香港結算的全資附屬公司
「香港」	指	中國香港特別行政區
「香港股份過戶 登記分處」	指	卓佳證券登記有限公司
「香港上市規則」或 「上市規則」	指	香港聯合交易所有限公司證券上市規則(經不時修訂)

---

## 釋 義

---

「香港發售股份」	指	本公司根據香港公開發售按發售價初步提呈發售以供認購的 <b>41,850,000</b> 股股份(可根據「 <i>全球發售的架構</i> 」所述予以調整)
「香港公開發售」	指	根據本招股章程和申請表格所述條款及條件並在其規限下，按發售價(另加經紀佣金、證監會交易徵費和香港聯交所交易費)提呈發售香港發售股份，以供香港公眾認購(可根據「 <i>全球發售的架構</i> 」所述予以調整)，更多詳情載於「 <i>全球發售的架構 — 香港公開發售</i> 」
「香港聯交所」或「聯交所」	指	香港聯合交易所有限公司，為香港交易及結算所有限公司的全資附屬公司
「香港包銷商」	指	「 <i>包銷 — 香港包銷商</i> 」所列的香港公開發售包銷商
「香港包銷協議」	指	由本公司、路勁基建、售股股東、聯席保薦人、聯席全球協調人及香港包銷商就香港公開發售於 <b>2017年6月26日</b> 訂立的包銷協議，更多詳情載於「 <i>包銷 — 包銷安排及開支 — 香港公開發售 — 香港包銷協議</i> 」
「HPEM基金」	指	HSBC Private Equity Management Limited (其後名稱變更為匯睿資本有限公司)管理的若干投資基金，屬香港上海滙豐銀行有限公司的成員公司
「湖南財務公司」	指	湖南高速集團財務有限公司，一家在中國成立的公司，長益高速公路合作夥伴擁有 <b>60%</b> 之附屬公司
「獨立第三方」	指	據董事作出一切合理查詢後所知，屬與我們概無關連的各方(定義見香港上市規則)
「國際發售股份」	指	本公司根據國際發售初步提呈發售以供認購及售股股東提呈發售的 <b>376,650,000</b> 股股份(包括優先發售項下提呈發售

---

## 釋 義

---

		的 <b>43,900,000</b> 股股份)，連同(倘相關)售股股東根據行使超額配股權而可能出售的任何額外股份(可根據本招股章程「全球發售的架構」所述予以調整)
「國際發售」	指	(a)在美國境內或向美籍人士(各情況下僅向同時為合資格機構買家及合資格買家之人士)或(b)根據S規例通過離岸交易方式於美國境外向非美籍人士按發售價(外加經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費)提呈發售國際發售股份，以供認購或購買(視乎情況而定)，此兩種情況均須遵守國際包銷協議的條款及條件並受其規限，更多詳情載於本招股章程「全球發售的架構」
「國際包銷商」	指	預期將負責訂立國際包銷協議以包銷國際發售的一組由聯席全球協調人牽頭的國際包銷商
「國際包銷協議」	指	預期將於 <b>2017年6月30日</b> 或前後由(除其他事項外)本公司、路勁基建、售股股東及國際包銷商就國際發售(包括優先發售)訂立的包銷協議，更多詳情載於「包銷—國際發售」
「路安」	指	路安投資有限公司，一家於 <b>1996年1月18日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「置翠環球」	指	置翠環球有限公司，一家於 <b>2016年6月28日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為路勁基建附屬公司
「聯席賬簿管理人」	指	摩根大通證券(亞太)有限公司(就香港公開發售而言)、 <b>J.P. Morgan Securities plc</b> (就國際發售而言)、香港上海滙豐銀行有限公司及星展亞洲融資有限公司
「聯席全球協調人」	指	摩根大通證券(亞太)有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及星展亞洲融資有限公司

---

## 釋 義

---

「聯席牽頭經辦人」	指	摩根大通證券(亞太)有限公司(就香港公開發售而言)、 <b>J.P. Morgan Securities plc</b> (就國際發售而言)、香港上海滙豐銀行有限公司及星展亞洲融資有限公司
「聯席保薦人」	指	<b>J.P. Morgan Securities (Far East) Limited</b> 、 <b>HSBC Corporate Finance (Hong Kong) Limited</b> 及星展亞洲融資有限公司
「合作公司」	指	合作公司
「晉中市公用基礎設施」	指	晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司，一家在中國成立的公司，為龍城高速公路合作夥伴之一
「最後實際可行日期」	指	<b>2017年6月17日</b> ，即本招股章程付印前為確定其所載若干資料的最後實際可行日期
「上市」	指	股份於香港聯交所主板上市
「上市委員會」	指	香港聯交所上市委員會
「上市日期」	指	我們股份獲准於香港聯交所上市及買賣的日期，預期為 <b>2017年7月7日(星期五)</b> 或前後
「龍城高速公路」	指	位於山西省的省高速 <b>S60</b> 榆次龍白村至祁縣城趙段高速公路
「龍城高速公路合作公司」	指	晉中龍城高速公路有限責任公司，一家於 <b>2008年1月15日</b> 在中國成立的合作公司及經營龍城高速公路
「龍城高速公路合作合約」	指	我們與龍城高速公路合作夥伴訂立日期為 <b>2011年4月14日</b> 之合作合約(經修訂)
「龍城高速公路合作夥伴」	指	晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司(前稱為晉中市公用基礎設施投資建設有限責任公司)及晉中路通公路開發有限公司，兩者均為在中國成立的公司

---

## 釋 義

---

「馬巢高速公路」	指	位於安徽省的省高速S24馬鞍山至巢湖段
「馬巢高速公路合作公司」	指	安徽省馬巢高速公路有限公司，一家於2010年12月6日在中國成立的合作公司及經營馬巢高速公路
「馬巢高速公路合作合約」	指	我們與馬巢高速公路合作夥伴訂立日期為2014年4月16日之合作合約
「馬巢高速公路合作夥伴」	指	安徽省交通控股集團有限公司(前稱為安徽省交通投資集團有限責任公司)，一家在中國成立的公司
「馬巢擔保」	指	「與控股股東的關係 — 獨立於控股股東 — (b)財務獨立性」所述馬巢高速公路合作公司之貸款擔保(於2016年12月31日可動用的金額約為15.781億港元，其中餘下路勁基建集團的一家成員公司擔保7.733億港元)
「馬巢路費結算協議」	指	馬巢高速公路合作公司與馬巢收費結算中心運營商就馬巢高速公路收費之區域收費網絡結算服務支付管理費於2017年1月1日訂立之協議
「馬巢收費結算中心運營商」	指	安徽省高速公路聯網運營有限公司，馬巢高速公路合作夥伴之直接全資附屬公司
「主板」	指	聯交所運作之股票市場(不包括期權市場)，其為獨立於及與聯交所創業板並行運作
「組織章程大綱」或「章程大綱」	指	本公司於註冊成立時採納的組織章程大綱(經不時修訂)
「商務部」	指	中華人民共和國商務部
「交通部」	指	中華人民共和國交通運輸部



---

## 釋 義

---

「新選」	指	新選環球有限公司，一家於 <b>2016年10月12日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為路勁基建的直接全資附屬公司及控股股東
「新股份」	指	本公司根據全球發售提呈發售以供認購的 <b>310,000,000</b> 股新股份(可根據本招股章程「全球發售的架構」所述予以調整)
「不合資格路勁基建股東」	指	於記錄日期登記於路勁基建股東名冊且於名冊內所示地址為位於任何指定地區的路勁基建股東
「發售價」	指	以港元計價之每股發售股份最終價格(未計及 <b>1.0%</b> 經紀佣金、 <b>0.0027%</b> 證監會交易徵費及 <b>0.005%</b> 香港聯交所交易費)，香港發售股份將以該價格進行認購，且該價格將按「 <i>全球發售的架構—定價及分配</i> 」所詳述的方式釐定
「發售股份」	指	香港發售股份及國際發售股份(包括保留股份)(包括新股份及銷售股份)連同(倘相關)售股股東根據行使超額配股權而可能銷售的任何額外股份
「安達」	指	安達投資有限公司，一家於 <b>1996年1月18日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「超額配股權」	指	預期售股股東將授予國際包銷商的認股權，可由聯席全球協調人(代表國際包銷商)根據國際包銷協議行使，據此，售股股東可能被要求按發售價銷售最多合共 <b>62,775,000</b> 股額外股份，以(除其他事項外)補足國際發售的超額分配(如有)，更多詳情載於「 <i>全球發售的架構</i> 」

---

## 釋 義

---

「中國人民銀行」	指	中國人民銀行，中國的中央銀行
「中國企業所得稅法」	指	於2007年3月16日頒佈並自2008年1月1日起生效以及於2017年2月24日經進一步修訂及生效的《中華人民共和國企業所得稅法》
「中國公認會計原則」	指	中國公認會計原則
「寶濤」	指	寶濤有限公司，一家於2007年6月15日在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為路勁基建附屬公司
「優先發售」	指	根據本招股章程及藍色申請表格所載的條款及條件並在其規限下，自根據國際發售提呈發售的股份中，按發售價（外加經紀佣金、證監會交易徵費及香港聯交所交易費）向合資格路勁基建股東優先發售43,900,000股股份（佔根據全球發售初步提呈發售的股份約10.5%）作為保證配額，更多詳情載於「全球發售的架構－優先發售」
「定價協議」	指	聯席全球協調人（代表香港包銷商）、售股股東及本公司於定價日訂立就記錄及釐定發售價所訂立的協議
「定價日」	指	釐定發售價的日期，預期將為2017年6月30日（星期五）（香港時間）或前後或聯席全球協調人（代表香港包銷商）、售股股東及本公司可能協定的較後日期，惟無論如何不遲於2017年7月3日（星期一）
「主要股份過戶登記處」	指	Conyers Corporate Services (Bermuda) Limited
「招股章程」	指	就香港公开发售及優先發售而刊發的本招股章程
「合資格機構買家」	指	第144A條所界定的合資格機構買家
「合資格買家」	指	美國投資公司法第2(a)(51)條所定義之合資格買家
「合資格路勁基建股東」	指	於記錄日期名列路勁基建股東名冊的路勁基建股東（不合資格路勁基建股東除外）

---

## 釋 義

---

「記錄日期」	指	2017年6月22日，即確定合資格路勁基建股東的保留股份保證配額的記錄日期
「S規例」	指	美國證券法S規例
「餘下路勁基建集團」	指	路勁基建及其附屬公司(本集團除外)
「相關人士」	指	聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、路勁基建、售股股東、任何彼等或本公司各自董事、高級職員或參與全球發售的任何其他人士的代表
「重組」	指	誠如本招股章程附錄六「A.有關本公司及本集團的其他資料—5.公司重組」一段所述，本集團為籌備上市而進行的公司重組
「保留股份」	指	根據優先發售向合資格路勁基建股東提呈發售作保證配額之 <b>43,900,000</b> 股股份(佔根據全球發售將予初步提呈發售股份的約 <b>10.5%</b> )，該等股份將根據國際發售提呈發售之股份中分配
「路勁中國」	指	路勁(中國)基建有限公司，一家於 <b>1994年10月5日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路勁基建」	指	路勁基建有限公司，一家於 <b>1996年3月29日</b> 在百慕達註冊成立的獲豁免有限公司，其股份於香港聯交所主板上市(股份代號： <b>01098</b> )及為控股股東
「路勁基建股東」	指	路勁基建股份持有人
「路勁基建股份」	指	路勁基建股本中每股面值 <b>0.10</b> 港元的普通股
「人民幣」	指	人民幣，中國法定貨幣
「路基」	指	路基投資有限公司，一家於 <b>1998年11月10日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司

---

## 釋 義

---

「路邦」	指	路邦投資有限公司，一家於 <b>1998年11月10日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路冠」	指	路冠投資有限公司，一家於 <b>1997年7月15日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路捷」	指	路捷投資有限公司，一家於 <b>1997年6月10日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路發」	指	路發投資有限公司，一家於 <b>1997年3月18日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路耀」	指	路耀投資有限公司，一家於 <b>1997年7月15日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路雄」	指	路雄投資有限公司，一家於 <b>1997年3月25日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路聯」	指	路聯投資有限公司，一家於 <b>1997年6月10日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「路昇」	指	路昇投資有限公司，一家於 <b>1999年9月21日</b> 在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「第144A條」	指	美國證券法第 <b>144A</b> 條
「國家外匯管理局」	指	中國國家外匯管理局
「銷售股份」	指	售股股東根據全球發售提呈發售以供出售的 <b>108,500,000</b> 股發售股份，連同(倘相關)售股股東根據行使任何超額配股權而可能銷售的最多 <b>62,775,000</b> 股額外股份
「國務院國資委」	指	國務院國有資產監督管理委員會
「國家稅務總局」	指	國家稅務總局
「證券及期貨條例」	指	香港法例第 <b>571</b> 章證券及期貨條例(經不時修訂、補充或以其他方式修改)

---

## 釋 義

---

「售股股東」	指	新選，於最後實際可行日期合法實益擁有勁投之全部已發行股本
「證監會」	指	香港證券及期貨事務監察委員會
「股份」	指	本公司每股面值0.10港元的普通股
「認股權計劃」	指	本公司於2017年6月19日有條件採納的認股權計劃，其主要條款概要載於本招股章程附錄六「D.認股權計劃」
「股東」	指	股份持有人
「誠智」	指	誠智管理有限公司，一家於2005年10月18日在英屬維爾京群島註冊成立的有限公司，為本公司附屬公司
「指定地區」	指	就優先發售而言，為加拿大、美國或董事認為遵照相關司法權區法律的法律限制或該司法權區相關監管機構或證券交易所的規定，將其從優先發售中剔除實屬必須或適當的其他地區
「分拆條件」	指	「全球發售的架構 — 香港公開發售 — 香港公開發售的條件」所載之條件
「穩定價格經辦人」	指	摩根大通證券(亞太)有限公司
「借股協議」	指	預期將由新選與穩定價格經辦人於定價日或前後訂立的借股協議
「附屬公司」	指	具有公司條例第十五節所賦予的涵義
「蘇州公路」	指	省道343蘇州至上海虹橋機場公路(蘇州段)
「收購守則」	指	香港收購及合併守則
「唐津高速公路」	指	位於河北省的國高速G25唐山至天津段高速公路

---

## 釋 義

---

「唐津高速公路合作公司」	指	河北唐惠高速公路有限公司、河北唐津高速公路有限公司及河北唐潤高速公路有限公司，各為於 <b>2005年1月31日</b> 在中國成立的合作公司，共同經營唐津高速公路
「唐津高速公路合作合約」	指	我們與唐津高速公路合作夥伴訂立日期為 <b>2005年1月17日</b> 之合作合約
「唐津高速公路合作夥伴」	指	河北省高速公路開發有限公司(前稱為河北省道路投資管理處)，一家在中國成立的公司
「往績記錄期間」	指	截至 <b>2014年、2015年及2016年12月31日</b> 止三個年度
「美國」	指	美利堅合眾國、其領土、屬地及受其司法權區管轄的所有地區
「美國投資公司法」	指	<b>1940年</b> 美國投資公司法
「美國證券法」	指	<b>1933年</b> 美國證券法(經修訂)及據此頒佈的規則及規例
「包銷商」	指	香港包銷商及國際包銷商
「包銷協議」	指	香港包銷協議及國際包銷協議
「美元」	指	美元，美國法定貨幣
「惠記」	指	惠記集團有限公司，一家於 <b>1992年6月16日</b> 在百慕達註冊成立的獲豁免有限公司，其股份於香港聯交所主板上市(股份代號： <b>00610</b> )及為路勁基建的控股股東
「惠記集團」	指	惠記及其附屬公司
「施偉拔」	指	施偉拔諮詢(深圳)有限公司，為一家獨立交通諮詢公司

---

## 釋 義

---

「白色申請表格」	指	要求將香港發售股份以申請人本身名義發行的公眾人士使用的申請表格
「黃色申請表格」	指	要求將香港發售股份直接存入中央結算系統的公眾人士使用的申請表格
「ZIL」	指	ZWP Investments Limited (前稱為Roadking Infrastructure Limited)，一家於1994年7月5日在香港註冊成立的有限公司，為路勁基建的股東及控股股東

於本招股章程，除非文義另有所指，否則「聯繫人」、「緊密聯繫人」、「關連人士」、「核心關連人士」、「關連交易」、「控股股東」及「主要股東」等詞彙具有香港上市規則所賦予的涵義並按照聯交所指引。

本招股章程所指我們的高速公路、我們高速公路投資組合及我們的高速公路項目(或類似表達)為我們通過全資附屬公司於當中擁有權益之該等高速公路及高速公路項目。

本招股章程所用詞彙「高速公路」屬於交通部頒佈之《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)中「公路」定義。然而，於本招股章程中，除本招股章程「行業概覽」及「監管概覽」章節所述外，所提及公路不包括高速公路以區分高速公路合作公司擁有及管理之公路類別與《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)之其他四類公路。更多詳情，見「技術詞匯 — 公路」。

為方便閱覽，在中國成立的公司或實體、個人、法律或法規的英文名稱為其中文名稱的英文譯本，載入本招股章程僅供識別。中文名稱與英文譯本如有任何不符，概以中文版為準。

本招股章程內高速公路合作公司之過往車流量詳細資料乃摘自該等合作公司各自有關所支付的路費及徵收路費的車輛數目之內部記錄，該等內部記錄載有以自動收費方式(如ETC)收集的數據及以人工收費方式收集的數據。然而，儘管該等記錄可視作可靠數據，惟收費存在不可避免的錯誤且部分車輛存在逃費情況，該等記錄與各高速公路的實際車流量可能存在細微差異。更多詳情請見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 路費收入或會受收費系統的可靠性所影響」。

\* 僅供識別

## 技術詞彙

本技術詞彙載有本招股章程使用的若干術語的釋義。因此，該等術語及其涵義未必與行業標準涵義或用法一致。

「21世紀海上絲綢之路」	指	「一帶一路」戰略或「一帶一路政策」的海洋組成部分，旨在透過海上貿易於東南亞、大洋洲及北非進行投資及促進合作，同時連通中國主要港口與沿線港口
「合計按比例」	指	就損益相關項目而言，指基於有關期間相關高速公路合作合約規定之本集團利潤／現金分成比率中本集團按比例分佔高速公路合作公司之總和；就資產負債表項目而言，指基於相關日期相關高速公路合作合約規定之本集團股權出資比率中本集團按比例分佔高速公路合作公司之總和
「平均每日車流量」	指	就保津高速公路、唐津高速公路、長益高速公路及龍城高速公路而言，指高速公路每日車流量總和，包括駛離上述高速公路收費站的車輛數量、駛入上述高速公路但從其他高速公路駛離的車輛數量及經過上述高速公路惟不駛入或駛離上述高速公路收費站的車輛數量；就馬巢高速公路而言，由於過往安徽高速公路相關車流量數據乃以加權基準呈列，故指其加權平均每日路段車流量
「一帶一路沿線國家」	指	「一帶一路」戰略或「一帶一路政策」下「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」沿線國家
「複合年增長率」	指	複合年增長率
「二級公路」	指	供汽車行駛的雙車道公路，全年平均每日運輸量介乎5,000輛至15,000輛之間
「封閉式系統」	指	設有受控通道的公路(所有進出口均設有收費站)
「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」	指	旨在通過連接首都北京與臨近天津市及河北省以促進渤海環海地區協同發展之戰略



## 技術詞彙

「設計容量」	指	最大服務容量(基於相關技術標準下的設計速度及服務水平)乘以車道數，再除以平均客用車換乘系數，再進一步除以峰值小時系數。更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 流量延誤函數及公路通行能力」
「EBITDA」	指	<p>個別高速公路合作公司的EBITDA=高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司的路費經營開支再減高速公路合作公司的行政開支</p> <p>本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA = 基於有關期間相關高速公路合作合約規定之利潤／現金分成比率計算的本集團按比例分佔個別高速公路合作公司EBITDA之總和。本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA不包括本集團合併損益表中的任何會計項目。</p> <p>EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。更多詳情，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率」。</p>
「EBITDA利潤率」	指	<p>個別高速公路合作公司的EBITDA利潤率 = 高速公路合作公司的EBITDA / 高速公路合作公司的路費收入(減營業稅或增值稅)</p> <p>本集團的合計按比例EBITDA利潤率 = 該年度本集團的合計按比例分佔高速公路合作公司的EBITDA / 該年度本集團的合計按比例高速公路合作公司的路費收入*100%</p>
「ETC」	指	電子收費系統
「高速公路」	指	供汽車行駛的全通道控制雙向多車道公路，全年平均每日運輸量超過15,000輛
「經營性收費公路」	指	由國內外經濟組織投資建設的收費公路或已根據公路法向國內外經濟組織轉讓收費權之政府還貸收費公路
「總建築面積」	指	總建築面積

---

## 技術詞彙

---

「政府還貸收費公路」	指	由縣級或縣級以上的人民政府交通主管部門利用貸款或自企業或個人募集基金而建設的收費公路
「公路」	指	<p>根據交通部頒佈之《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，公路包括下列五類：</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 高速公路</li><li>2. 一級公路</li><li>3. 二級公路</li><li>4. 三級公路</li><li>5. 四級公路</li></ol> <p>因此，本招股章程所用詞彙「高速公路」符合交通部頒佈之《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)中「公路」定義。然而，於本招股章程中，除本招股章程「行業概覽」及「監管概覽」章節所述外，所提及公路不包括高速公路以區分高速公路合作公司擁有及管理之公路類別與《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)之其他四類公路</p> <p>更多詳情，見「行業概覽 — 中國公路交通運輸 — 中國公路類別」</p>
「京津冀」	指	北京 — 天津 — 河北
「公里」	指	公里
「公路技術狀況指數」	指	公路技術狀況指數，為評估高速公路及公路路況的行業標準指數。該指數慮及路面質量、路基狀況、橋樑、隧道及涵洞狀況及公路沿線設施狀況。
「人工收費」	指	人工收費
「職業健康與安全管理體系18001認證」	指	符合OHSAS 18001(職業健康與安全管理體系18001)之認證，為職業健康與安全管理體系之框架，幫助組織落實政策、採取所需措施及管控以達至最佳工作環境並實現工作場所健康與安全，乃獲國際認可的最佳典範

## 技術詞彙

「一帶一路」戰略或 「一帶一路政策」	指	由中國政府實施旨在實現中國與世界互連並促進與新絲綢之路沿線的亞洲鄰國及歐洲國家的貿易關係的政策。「絲綢之路經濟帶」及「21世紀海上絲綢之路」為「一帶一路」戰略或「一帶一路政策」之主要組成部分
「利潤／現金分成比率」	指	就有關任何高速公路合作公司而言，我們根據相關高速公路合作公司合約條款與相關高速公路合作夥伴協定的該等高速公路合作公司之分佔現金分派比率
「平方千米」	指	平方千米
「平方米」	指	平方米
「絲綢之路經濟帶」	指	「一帶一路」戰略或「一帶一路政策」之陸地組成部分，連接中國與中亞、俄羅斯及歐洲、波斯灣、中亞及西亞、東南亞、南亞以及印度洋
「絲綢之路經濟帶及 21世紀海上 絲綢之路」或 「一帶一路」	指	「一帶一路」戰略或「一帶一路政策」的兩個主要組成部分
「十三五規劃」	指	中國政府採用的一系列全國性經濟及社會發展政策及指導，旨在指導及實施2016年至2020年中國經濟及社會發展目標
「三大戰略」	指	「一帶一路」、「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」及「長江經濟帶發展」戰略
「十二五規劃」	指	中國政府採用的一系列全國性經濟及社會發展政策及指導，旨在指導及實施2011年至2015年中國經濟及社會發展目標
「加權平均每日路段 車流量」	指	(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值
「長江三角洲城市群」	指	覆蓋上海市及江蘇省、安徽省及浙江省的中國經濟區
「長江經濟帶發展」	指	旨在促進長江流域十一個省市區域協同發展之戰略

---

## 前 瞻 性 陳 述

---

本招股章程載有前瞻性陳述。該等前瞻性陳述與會受到重大風險及不確定因素(包括「風險因素」所述的風險)影響的事件有關。該等前瞻性陳述包括(但不限於)「致力」、「預期」、「相信」、「計劃」、「有意」、「估計」、「預計」、「尋求」、「預測」、「或會」、「將」、「應」、「會」及「可能」等詞彙及措辭或類似詞彙、措辭或陳述或與該等詞彙意思相反的詞彙、措辭或陳述，尤其是與未來事件有關的「業務」及「財務資料」兩節，包括我們的戰略、計劃、目的、目標、對象、未來財務業績、業務前景、行業以及我們主要市場和中國乃至全球整體經濟的未來發展。

該等陳述乃根據有關我們目前及未來業務戰略、我們未來經營環境的若干假設及我們管理層目前所掌握的信息而作出的。該等前瞻性陳述反映我們目前對未來事件的看法，不能保證日後表現受已知及未知風險、不確定因素、假設及其他因素(部分非我們所能控制)的影響，可能導致我們的實際業績、表現或成果或行業業績與前瞻性陳述所表達或暗示的任何未來業績、表現或成果存在重大差異。下列所述該等風險及不確定因素包括(但不限於)「風險因素」與本招股章程其他地方所述者：

- 我們開發及管理項目所在地區的法律、政府法規及政策出現變動；
- 有關高速公路行業的政府審批流程、規則及法規；
- 我們按照計劃進一步開發及管理項目的能力；
- 因火災、水災、風暴、地震、疾病或其他惡劣天氣條件或自然災害導致的災難性損失；
- 利率及匯率波動；
- 外匯限制；
- 我們經營所在的城市及地區的經濟狀況及競爭力出現變動；
- 我們的股息政策；及
- 銀行貸款及其他融資方式的可獲性及成本。

我們謹此提醒閣下切勿過分依賴該等前瞻性陳述，該等前瞻性陳述僅反映截至本招股章程日期我們管理層的觀點。我們無義務因出現新的信息、未來事件或其他原因而更新或修改任何前瞻性陳述。鑒於該等風險、不確定性及假設，本招股章程所討論的前瞻性事件可能不會發生。本招股章程所載的所有前瞻性陳述均受本節所列的警告聲明限制。

## 風險因素

閣下於投資我們的股份前，務請仔細考慮本招股章程所載全部資料，包括下文所述風險及不確定因素。該等風險可能會對我們的業務、財務狀況及經營業績造成重大不利影響。我們股份的成交價可因任何該等風險而大幅下跌，閣下可能因而損失全部或部分投資。閣下應尤其注意，我們的大部分業務在中國開展，所處法律及監管環境可能與其他國家存在區別。閣下應根據自身的具體情況就可能作出的投資向有關顧問尋求專業意見。

投資股份涉及高風險。潛在投資者在決定是否投資於股份前，應慎重考慮以下風險因素及本招股章程所載的所有其他資料。如下列任何事件發生或該等風險或我們目前並不知曉或我們目前視為非重大的任何其他風險突然出現，則我們的業務、財務狀況、經營業績及／或我們償還財務債務的能力可能會受到重大不利影響。股份的市價可能由於任何該等事件或風險(或該等其他風險)而大幅下跌，閣下可能因而損失投資。

與我們的業務及經營以及全球發售有關的風險可分為四大類，即：(i)與我們的業務及經營有關的風險；(ii)與分派金額及穩定性有關的風險；(iii)與中國、香港及亞洲地區有關的風險及(iv)與全球發售有關的風險。下列風險的呈列次序未必反映其發生的可能性或其對我們業務、財務狀況、經營業績、我們償還財務債務的能力及／或股份的價值造成潛在重大不利影響的相對程度。

### 與我們的業務及經營有關的風險

本集團經營行業具有涉及政府政策變動的相當大風險，包括但不限於收費費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作公司的公路特許經營權之不利變動，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

本集團經營高速公路行業受政府政策變動有關的相當大風險影響，包括但不限於收費費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作公司的公路特許經營權之不利變動。有關政府政策的不利變動可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

各高速公路合作公司收取的所有收費費率受國家、省級或地方政府部門條例的規限。任何上調收費費率的建議須通過相關省級交通運輸部門及省級物價主管部門的批准，而該

---

## 風 險 因 素

---

等部門在批核前會考慮各種因素。該等因素包括相同地區可資比較收費公路及高速公路的收費費率、當時的通脹及利率、車流量及使用者的承受能力。

原則上，高速公路合作公司(透過其投資者(如本集團)的指引)可以向相關政府部門建議或申請上調收費標準及拓寬高速公路，從而達到理想的投資回報水平。然而，我們無法保證任何申請會及時獲得相關部門的批准，甚至根本不會獲批准。再者，概無法保證相關政府部門不會於不顧高速公路合作公司及我們反對或不向高速公路合作公司及我們徵詢意見的情況下，要求高速公路合作公司調低收費費率。

保津高速公路合作公司於2003年9月成立。然而，根據2004年11月生效的《收費公路管理條例》，收費公路特許經營權期限應按照全數回收投資成本及有合理投資回報的原則下決定，但中國政府指定的中西部省份的經營性收費公路收費期限最長不得超過30年及中國的其他省份不超過25年。於2011年6月10日，交通部、財政部(「財政部」)、國家發改委、監察部及國務院糾正行業不正之風辦公室聯合發佈了《關於開展收費公路專項清理工作的通知》(「聯合通知」)。根據聯合通知，省級政府將組織領導清理不合理收費工作，並取締授權收費期屆滿的項目。於2012年12月，交通部頒佈《關於加快收費公路專項清理相關問題整改工作進度並報送有關材料的緊急通知》，敦促省級政府加快整改進程。我們獲我們的中國法律顧問告知，河北省並未指定為中西部省。儘管保津高速公路合作公司於《收費公路管理條例》生效前已取得其收費權，但有關政府部門有權要求保津高速公路合作公司將其特許經營期從30年縮短至25年，此可能對本集團的前景造成重大不利影響。於2015年，交通部頒佈了《收費公路管理條例》(修訂稿)，允許若干收費公路的特許經營期延長至30年以上。然而，修訂稿於截至最後實際可行日期尚未生效。因此，在有關建議修訂生效之前，《收費公路管理條例》對保津高速公路之影響存在不確定性。有關更多詳情，請見「監管概覽 — 有關收費之條例」及「高速公路項目 — 保津高速公路 — 項目特許經營權」。

各省政府對該等通知或會有不同解釋。因此，無法向閣下保證，日後不會實施影響高速公路的任何類似政策，亦無法保證我們能夠取得我們認為對收回投資或未來的高速公路項目產生預期增長而言屬必要或足夠的特許經營期。再者，我們無法保證中國政府不會發佈新條例或採取其他行動及頒發法規及條例的詮釋，而可能影響我們高速公路合作公司的特許經營權期限。例如，河北省政府於2013年發佈通知，要求省內15條公路提早停止

---

## 風 險 因 素

---

收費。因此，餘下路勁基建集團在該省內擁有權益的一條公路在經營該公路的合作公司屆滿前約8個月停止收費。倘中國政府日後在不給予任何補償的情況下，要求高速公路合作公司限制其特許經營權(包括但不限於高速公路合作公司管理下的收費費率、期限及高速公路範圍)或對若干高速公路項目作出其他調整，則可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

此外，國務院發佈由交通部、國家發改委、財政部、監察部及國務院糾正行業不正之風辦公室於2012年7月24日就重大節假日免收小型客車通行費實施方案頒佈了《國務院關於批准交通運輸部等部門重大節假日免收小型客車通行費實施方案的通知》(「節假日免收通行費方案」)。於2005年10月27日，交通部頒佈《關於收費公路試行計重收費的指導意見》。交通部基於實踐經驗在全國範圍內提出收費公路計重收費的指導意見。根據交通部、國家發改委及財政部聯合頒佈的《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，所有收費公路須採納鮮活農產品運輸「綠色通道」政策。見「監管概覽—有關收費之條例」。根據節假日免收通行費方案，七座及以下小型客用車將有權在中國重大法定節日期間使用若干免通行費的收費公路。此外，若干省政府已發佈了有關向使用高速公路的卡車提供通行費折扣的條例。見「高速公路項目—收入—路費折扣及豁免」。然而，無法保證政府日後不會採納可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響的任何其他類似政策。

**我們並未持有高速公路的多數或控股權益。**

我們透過合作公司經營高速公路。因此，與我們合作夥伴相互配合及達成共識是我們順利經營於當中擁有權益的高速公路及成功取得經濟效益的重要因素。儘管若干合作項目已於高速公路合作合約預定且釐定董事會成員組成是根據我們所佔的股權投資比例而定，我們並未擁有任何高速公路合作公司的多數或控股權益，而我們控制高速公路合作公司的政策及決策的能力乃視乎與我們的高速公路合作夥伴的協議及我們於高速公路合作合約項下的權利而定。我們控制高速公路合作公司的能力受到限制，則可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**車流量減少或其增長率下降可能會對我們造成不利影響。**

我們高速公路合作公司的路費收入及盈利主要有賴於使用高速公路的車輛數目及車

---

## 風 險 因 素

---

型以及適用收費制度。使用高速公路的車輛數目及車型在很大程度上取決於非我們能控制的因素，包括：

- 收費費率；
- 燃油價格；
- 汽車價格及汽車的擁有及操作成本；
- 不同車型之間使用高速公路的組合情況；
- 警察強制執行卡車重量限制；
- 政府免費政策的變動；
- 人口增長、汽車擁有量增長及符合駕駛年齡的人數增長；
- 水災、地震及森林火災等自然災害的發生；
- 可造成駕駛困難或危險的氣象條件，如暴雪、霧或雨；
- 環境法律或規例，包括限制機動車使用的措施；
- 高速公路相對於可替代公路及其他競爭的交通運輸方式(包括航空、水路及鐵路)的可用性、質量及鄰近程度；
- 連接公路的養護工程質量；
- 既定期間內對有效使用高速公路汽車數量的流量限制；
- 沿高速公路所服務的省、市及鎮的整體發展情況；及
- 中國的整體經濟狀況。

既定高速公路的車流量亦受其與地方及國家普通公路及高速公路網絡相連接的基礎及程度及彼等的成熟程度所影響。我們無法保證項目所在省份的普通公路及高速公路系統與網絡日後發生的變動不會對高速公路的車流量造成不利影響。見「*與我們的業務及經營有關的風險 — 我們的盈利能力或會受其他競爭交通運輸方式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響*」。

日後車流量的增長預計視乎中國及中國各大市及縣的持續經濟增長及發展政策而定。

我們高速公路的目前車流量或其所服務的市及縣的經濟如發生任何不利變動，均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。



---

## 風 險 因 素

---

未來高速公路的實際車流量及收入與施偉拔釐定的預計車流量及收入或會存在差異並可能發生變動。

施偉拔已獲委聘為獨立交通顧問，對我們於當中擁有權益的高速公路開展獨立的交通及收入研究。見「附錄三 — 交通研究報告」。施偉拔就收費高速公路進行的各項交通及收入預測，乃採用其認為屬合適的分析方法及模型而編製。該等預測乃基於(除其他事項外)涉及中國相應省份的社會、人口及經濟趨勢的若干假設。其中的假設亦包括主觀判斷與中國有關可能會或未必會出現的若干因素。我們無法保證得出該等預測所使用的假設因素(包括但不限於中國政府是否採取任何不利的監管行動、新連接工程的完工情況及中國相關省份的GDP增長情況)將被證明是準確的。無法保證實際與預測車流量將會一致。實際車流量如發生任何大幅減少，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

我們的盈利能力或會受其他競爭交通運輸方式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響。

車流量直接及間接受多項因素的影響，包括但不限於是否有其他競爭交通運輸方式、其他競爭交通運輸方式的相隔距離、設計及實際速度、乘坐質量、交通流量水平、負擔能力及效率以及具同等質量的替代路線、環境監管及燃油價格等因素。

儘管我們更青睞投資於目前沒有替代競爭路線或其他運輸途徑的項目，但無法保證其他可避免收費或收取少額費用或免費的替代路線不被開發，亦不保證日後不會興建或開發與現有高速公路競爭的其他交通運輸方式。例如，近年客運鐵路交通運輸能力的提高可能會對我們於當中擁有權益的高速公路造成影響。具體而言，例如，連接長沙及常德的高速鐵路目前正在興建中，據施偉拔的資料，該高速鐵路開始運營後，可能會轉移若干目前使用長益高速公路的長途旅客。另外，該等高速公路目前有競爭公路及／或日後可能有潛在的競爭公路。例如，沿海高速公路及G205國道均被認為是唐津高速公路的競爭公路；合寧高速公路及蕪寧高速公路與馬巢高速公路競爭。見「高速公路項目 — 競爭」及「附錄三 — 交通研究報告」。儘管我們在中國的所有高速公路項目均以與地方政府部門資助的實體公司進行合作的方式進行，但無法保證該等部門不會批准競爭項目，亦無法保證該等部門不會受上級部門牽制。周邊公路、高速公路及地方公路的加寬及擴建，以及新路的開通、公路及高速公路網的進一步擴大及改善、平行公路、備用路線或備選交通運輸方式，均可能會妨礙該等高速公路車流量的增長。

---

## 風險因素

---

高速公路的運營會對當地植被、土壤及水體造成不同程度的破壞，產生廢水、塵土及噪聲污染，損害生態環境並帶來安全危害。儘管我們並非從事於污染程度較高或危害較大的行業之一，但保護環境或採取安全防護措施及政策或會造成高速公路合作公司的經營成本的增加且限制該等高速公路的車流量。另外，燃油價格上漲或會減少高速公路的車流量。

構成競爭的運輸方式的存在與發展、環境規例及燃油價格或會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

### 路費收入或會受收費系統的可靠性所影響。

我們已協助高速公路合作公司在我們於當中擁有權益的所有高速公路實施一整套綜合收費控制系統。見「高速公路項目」。我們依賴電腦系統確定每日的路費收入水平。就已安裝電子收費的車輛而言，我們依賴電腦系統收取通行費。我們亦在一定程度上依賴其他運營商運作的路費收入收取系統，因為若干汽車可能在我們於當中擁有權益高速公路以外地方駛出。此外，自電子收費收費車道收取的路費收入，通過電腦系統對高速公路合作公司的記錄與第三方運營商的記錄進行對賬後，以電子方式存入政府部門或第三方運營商的指定賬戶。過往，高速公路合作公司的系統與第三方運營商的系統之間曾出現過若干資金差異的情況。然而，我們已協助高速公路合作公司採取措施以處理該等差異情況並減少相關情況的發生，但我們仍無法保證日後該等差異不會出現。雖然高速公路合作公司對自身設備進行定期檢查及維護，且已對系統進行備份及採取了其他補救措施，以確保該等電腦系統的故障甚少發生，但該等電腦系統如發生任何故障、電子收費設備如發生任何故障或高速公路合作公司控制措施如準備不充分，均可能導致路費收入資料不可靠、不準確或永久丟失，此可能會對通行費管理造成重大不利影響及延誤高速公路合作公司收取自身應得的路費收入。

此外，若收費管理不善導致無法確保相關高速公路合作公司從應繳付通行費的所有相關車輛收取或收到適當通行費，則我們無法向閣下保證高速公路合作公司將不會出現任何虧損或收入減少，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

### 我們或會遭遇僱員或第三方挪用現金，因而可能必須投資於更嚴格的控制機制。

鑒於所有高速公路都設有人工收費車道，高速公路合作公司在日常運營中通常收到及處理大量現金。雖然高速公路合作公司已制定內部控制措施，並力圖增加使用電子收費及自動收費，但我們的業務仍面臨僱員挪用通行費及行為過失的風險，且我們無法保證概

---

## 風險因素

---

不會發生涉及僱員、公路使用者或其他第三方欺詐、盜竊或其他不當行為的情況。針對我們權益的任何不當行為(可能包括過往及／或以後未被發現的行為)均可能令我們蒙受經濟損失，損害我們的聲譽，且可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們於當中擁有權益的合作公司或會無法向政府延長特許經營期。**

截至2016年12月31日，我們已簽訂高速公路的平均餘下特許經營期為16.6年，其中，唐津高速公路的餘下特許經營期為6.1年及長益高速公路的餘下特許經營期為7.8年。儘管我們與高速公路合作夥伴協作，努力向政府申請批准延長高速公路合作公司的特許經營期，但我們無法保證高速公路合作公司能得以續期。如未能延長特許經營期，則可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們或會與我們的合作夥伴產生爭端。**

我們就中國現有高速公路項目於高速公路合作公司中擁有及預期持有權益。高速公路合作公司可能涉及若干風險，即我們的高速公路合作夥伴可能(i)有與我們不符的經濟或業務利益或目標，(ii)採取與我們的指示或要求相反或與涉及我們投資及項目的政策或目標相反的行動，(iii)無法或不願履行彼等於相關高速公路合作合約或其他協議項下的責任或(iv)遇到財務上或其他方面的困難。此外，根據中國法律，有關合作公司的若干事宜須取得合作公司所有各方的同意。因此，不論我們於該等高速公路合作公司的權益比例如何，我們無法在不考慮相關中國高速公路合作夥伴的情況下，單方面控制我們高速公路合作公司的所有決策程序。各合作夥伴之間有關高速公路合作公司責任或其他方面的爭端可能會對項目的表現造成重大不利影響。我們亦可能因我們高速公路合作夥伴的行動而蒙受聲譽損害或經濟損失。於往績記錄期間，概無與我們高速公路合作夥伴有關的任何重大爭端。然而，概無法保證我們不會遇到與我們的高速公路合作夥伴的問題，而該等問題或會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**我們無法保證我們高速公路組合的未來現金分派會與過往現金分派一樣高。**

我們的高速公路合作公司乃透過合作公司經營。一些高速公路合作公司過往會採用現金分派安排，據此，我們與相關高速公路合作夥伴之間不同階段的現金分成比率或會有所不同。根據該等現金分派安排，我們於高速公路合作的最初年份獲得了優先現金分派，直至我們的原始資本投資全部收回為止。之後，利潤／現金分成比率或會調整，讓我們的

---

## 風 險 因 素

---

高速公路合作夥伴獲得優先現金分派以收回其原始資本投資，之後，利潤／現金分成比率可能作進一步調整，由雙方主要按各自股權比例分享項目產生的現金。然而，基於目前經營環境，任何未來的收費公路及高速公路合作公司的現金分派極有可能按照合作公司的實際資本投資比例進行。因此，過往採納優先現金分派方式並不代表我們將於未來項目能獲得同樣優惠，我們或需較長時間才收回我們於新高速公路合作公司的原始資本投資。倘出現前述情況，則可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**高速公路的資本支出及經營受我們無法控制的事件所影響。**

一般而言，各高速公路合作公司負責於整個經營期限內自行承擔養護及維修高速公路的費用。雖然該等費用通常相對穩定，金額不大，且能夠預計(包括需要較高資本支出的定期大規模及適當程度修繕)，我們高速公路合作公司所經營的高速公路的狀況及經營可能會受到災難事件的影響，包括但不限於極端惡劣天氣、自然災害、疫病及重大交通事故。該等災難事件可能會妨礙該等高速公路的運營，導致路費收入損失，及／或需要意料之外的龐大資本支出以修復高速公路及相關基礎設施以及設備。雖然我們亦投購保險以彌償我們在遇到該等災難事件時所蒙受的若干損失，但我們可能由於保單中訂有若干摒除條文而無法獲得全額損失理賠。雖然迄今並無此類重大事件對任何高速公路經營構成一段長時間的不利影響，但無法保證該等事件將不會發生。倘高速公路的狀況或經營因任何該等事件而受到嚴重影響，則任何一家特定高速公路合作公司的收入及財務狀況均可能受到不利影響，此可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

**我們的財務表現可能受利率波動及債務進一步增加的影響。**

我們的高速公路項目權益乃透過高速公路合作公司持有，其中三家有項目成本融資或再融資的銀行貸款或股東貸款所涉及的債務。此外，我們就向高速公路合作公司提供的部分貸款收取利息收入。因此，借貸利率變動會影響及將會繼續影響高速公路合作公司的融資成本，最終影響我們的經營業績。我們無法保證貸款利率會維持不變。截至2016年12月31日，高速公路合作公司銀行貸款的未償還總額約為51.908億港元。有關利率根據中國人民銀行不時公佈的人民幣貸款基準利率的溢價或折讓計算。因此，未來中國人民銀行設定上調貸款利率可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

---

## 風 險 因 素

---

我們高速公路合作公司之一未履行銀行契諾或會導致提前償還貸款之要求及／或調低授予該高速公路合作公司之信貸限額。

於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司未遵守若干抵押協議及若干貸款協議之部分契諾，內容有關(i)未經銀行同意，不再作出額外抵押，(ii)將馬巢高速公路合作公司之收費收入全部或規定部分存入銀行指定賬戶，及(iii)指定若干銀行作為高速公路合作公司獲取之相關保單的主要受益人。

就上述(i)及(ii)而言，本公司已從相關銀行獲取確認函，表示：(a)馬巢高速公路合作公司已於截至有關日期及時償還全部本金及利息，(b)貸款協議及相關擔保及／或抵押協議(如適用)將繼續有效，(c)儘管有該上述未履約，馬巢高速公路合作公司於有關日期前的做法不會影響該協議載列之安排；(d)馬巢高速公路合作公司可繼續使用貸款並就餘下合約期限按原計劃作出償還，及(e)於餘下合約期限期間，銀行不會僅因該事項提前償還貸款之要求，前提是本金及利息按時悉數償還。

就上述(iii)而言，各相關銀行已確認，聯席保薦人進行之盡職調查面談中，相關銀行並不認為標準文件所載相關條文適用於馬巢高速公路合作公司之案件，且據此，並不要求該等條文之合規事宜及任何不合規事宜將不會對馬巢高速公路合作公司引致任何後果。

此外，我們已獲我們的中國法律顧問告知(i)根據中國法律、馬巢高速公路合作公司的慣例雖然未完全符合所述規定，但並不構成終止相關貸款協議之理由，(ii)未償還銀行借款將不會提前償還，(iii)馬巢高速公路合作公司將不會因違約產生任何其他負債，及(iv)該事項將不會對馬巢高速公路合作公司造成重大不利影響。更多詳情，見「財務資料—債項—高速公路合作公司之債項」。

然而，無法保證收到之確認將不會被撤回。馬巢高速公路合作公司與其貸款銀行之貸款協議有部分交叉違約條款。倘高速公路合作公司進一步違反任何銀行契諾或撤回任何確認，馬巢高速公路合作公司與其貸款銀行之貸款協議交叉違約條款或會引起及銀行可能(除其他事項外)要求提前償還未償還貸款及／或調低授予馬巢高速公路合作公司之信貸限額，且我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

---

## 風險因素

---

我們面臨監管批准風險。

在中國，收費公路與高速公路項目涉及繁雜而漫長的官方及政府授權和批准，在獲取與使用土地使用權時於行政及審批流程方面有重大困難。例如，收費費率由省政府釐定，而任何通行費上調申請我們須尋求相關省政府及省物價局的批准。任何項目撤資亦須取得批准，概無法保證該等批准會根據所申請的條款取得或根本無法取得。就日後任何其他可能的項目而言，亦無法保證能夠在計劃時間內取得項目所需的批准。此外，由於我們透過高速公路合作開發及經營項目，我們無法保證會與我們的合作夥伴就我們的項目條款達成協議，以及該等條款在商業安排及技術規格方面將會令我們滿意。對取得政府機構或部門的必要牌照、許可或批文的延誤或無法取得亦會增加我們的成本，亦可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

若干高速公路合作公司的業務一直在彼等獲許可經營的相關範圍之外經營，此可能令彼等面臨進一步罰款或其他處罰。

由於過往對外國投資的限制，我們透過多間合作公司運營保津高速公路、唐津高速公路及長益高速公路，將高速公路分割為若干路段，指派予各合作公司。各合作公司的經營範圍(如工商局頒發之營業執照中所列示)包括運營高速公路的相關路段。於經營相關高速公路時，該等合作公司委託其中一家合作公司代表其他合作公司於相關高速公路管理整條高速公路。

於2011年，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司接獲河北工商局通知，保津高速公路及唐津高速公路的委託合作公司代表其他合作公司運營相關高速公路超出其經營範圍。因此，河北工商局對(i)保津高速公路合作公司的委託合作公司及(ii)唐津高速公路合作公司的委託合作公司處以罰款人民幣100,000元，有關罰款已付清。

其後，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司的委託合作公司的高級管理層(包括總經理)已與各自的地方工商局及其他政府機構進行討論及獲告知通過修訂業務範圍糾正該狀況有程序困難。根據我們與相關政府官員的面談，我們獲悉(a)於訂立協議當時政府機構已知悉該委託安排；(b)該等安排日後無需作出修改；及(c)河北工商局及湖南工商局無意就委託安排採取任何進一步的行動。此外，合作公司在處以罰款及付清罰款後已通

---

## 風 險 因 素

---

過彼等的工商局年度審查且並無就彼等的安排遭地方工商局採取任何進一步的行動。更多詳情見「業務一中國高速公路有關事宜」。

根據中國法律，超出經營範圍之經營的潛在法律後果包括吊銷相關執照、處以人民幣100,000元以下罰款或其他行動。概不保證地方工商局或其他政府機構將不會對唐津高速公路合作公司、保津高速公路合作公司或長益高速公路合作公司的相關合作公司施加任何其他處罰或罰款，或採取其他行動。

**高速公路合作公司收費權利或會受限制或嚴苛規定影響。**

高速公路合作公司經營高速公路及收取通行費的權利受相關高速公路合作合約所管轄，並視乎該等合約所確立的特許經營權而定。我們無法保證，特許經營條款在未取得我們同意的情况下不會應有關政府部門要求而更改。而政府部門對該等安排施加的變動可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**中國政府的交通運輸相關及其他政策變動或會影響高速公路合作公司的收入。**

高速公路合作公司的運營、其他收費公路及高速公路經營者對中國政府的公路政策變動較為敏感，包括(i)可能刺激區域經濟增長的宏觀戰略發展政策，及(ii)有關中國各省市交通運輸網絡、交通條例、汽車發牌及登記、經營權的轉讓、收費制度及高速公路的規劃、發展、興建及管理的特定政策。政府政策重心的任何變化或轉移都可能對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

**高速公路合作公司就其高速公路土地使用權缺失登記所有權可能會對彼等的經營帶來風險。**

我們擁有權益之大多數高速公路的土地使用權並未登記在相關高速公路合作公司的名下，而(或近期竣工的馬巢高速公路將會)登記於我們高速公路合作夥伴或其監管機構或聯營公司的名下。有關更多詳情，見「業務一土地使用權及物業權益」。儘管高速公路合作合約要求我們的高速公路合作夥伴確保高速公路合作公司具備相關的土地使用權，且有關高速公路合作夥伴或其監管機構或聯營公司已出具承諾書確認相關高速公路合作公司在其期限內擁有使用相關土地的確切權利，倘高速公路合作公司由於欠缺登記所相關土地使用權，或倘土地使用權的登記擁有人訂立有關該土地使用權的任何安排而對高速公路合作公司經營高速公路的權益構成不利影響，屆時我們的業務、經營業績及財務狀況或會受到重大不利影響。

---

## 風 險 因 素

---

我們的業務持續增長需要巨額資本投資，而我們安排額外的外部融資能力有限。

我們及高速公路合作公司將需要額外的巨額融資，為資本支出提供資金及支持我們業務的逐步增長，尤其是分別投資於收購高速公路合作公司及新收費公路。過往，我們及一些高速公路合作公司依賴混合債務及股權融資及來自投資及經營收費公路的現金為我們的業務需要提供資金。我們及高速公路合作公司安排外部融資的能力及該等融資的成本取決於多種因素，其中部分因素非我們所能控制，包括整體經濟及資本市場狀況、利率、銀行或其他貸款人能否提供信貸、投資者信心、我們及高速公路合作公司業務能否成功、中國現行條例的變動、可能適用於我們及高速公路合作公司的資本籌集工作的稅法及證券法律條文，以及香港及中國其他地區整體政治及經濟狀況。根據相關尚未償還債務之條款，現時部分高速公路合作公司以及未來本集團和高速公路合作公司在額外舉債及參與其他籌資交易方面的能力有機會遭遇不同限制，從而可能會局限額外融資的能力，尤其是透過貸款及其他形式的債務。此外，中國政府已實施若干措施控制資金供應增長及信貸的可獲得量。

無法保證中國政府不會出台可能進一步限制我們獲得資本的其他措施，亦不保證會短期或長期提供額外的債務融資，如能提供，亦不保證該融資會按照對我們及高速公路合作公司有利的條款獲得。因此，我們及高速公路合作公司將愈來愈依賴現有的高速公路業務所產生的現金及透過任何股權或其他籌資活動所產生的現金，且概無法保證，該等現金流將足以為我們及／或高速公路合作公司的業務的日後增長提供足夠融資金額，此可能會對我們及／或高速公路合作公司的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

**本集團將受路勁基建控制，其權益可能有別於本集團其他股東的權益。**

緊隨發售完成(及假設超額配股權未獲行使)後，路勁基建將間接擁有本集團已發行股本之合共約**73%**。因此，在適用的百慕達法律及規例以及本集團章程細則的相關條文的規限下，路勁基建將能夠：

- 控制本集團的政策、管理及事務；
- 釐定股息支付的時間及金額；及
- 決定公司大多數行動的結果，以及在上市規則的規限下可促成本集團進行無須取得獨立股東批准的公司交易。

路勁基建的權益有時可能會與本集團少數權益股東的權益相衝突。無法保證路勁基建(作為控股股東)將一直以與本集團其他股東相同的方式對其股份投票。



---

## 風 險 因 素

---

路勁基建的財務報告包括有關高速公路合作公司的若干財務資料，其未必能直接與本招股章程有關高速公路合作公司的財務資料進行比較。

路勁基建的財務報告載有關於收費公路業務之若干財務資料。於2016年，路勁基建變更了有關其收費公路業務的若干財務資料呈報。因此，2016年以前路勁基建關於其收費公路業務的財務資料呈報未必與本招股章程所載有關高速公路合作公司的財務資料具有直接可比性。因此，投資者於作出有關我們股份之投資決策時，應僅依賴於本招股章程載列之資料(包括財務資料)。

本招股章程所載之若干財務資料為非香港財務報告準則計量，其未必能直接與按照香港財務報告準則所編製者進行比較。

為提供有關本集團與高速公路合作公司經營及財務表現的更多資料，且為達致若干上市監管要求，我們已於本招股章程呈列若干非香港財務報告準則財務衡量(包括但不限於財務比率及百分比合併數字)。該等數字未必能直接與按照香港財務報告準則所編製之數目進行比較，且不應單獨予以考慮或被構成香港財務報告準則數據分析的替代方式。此外，由於不同公司可能採用不同方式計算各自的非香港財務報告準則衡量，非香港財務報告準則財務衡量未必能與其他公司所呈列的類似衡量項目進行比較。投資者不得過分倚賴非香港財務報告準則財務衡量。

我們的業務表現有賴於中國未來的經濟增長。

我們業務的增長有賴於中國(我們的經營及投資主要所在地)的經濟發展及增長的持續性。近些年，中國經濟快速發展，但經濟高增長速度可能不會持續類似速度。當中國經歷一段持續較慢增長的時間，可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及我們物色、投資及開發新高速公路項目的前景構成重大不利影響。

此外，美國、歐盟及若干亞洲國家的任何經濟減速可能會對中國及其他國家的經濟增長構成重大不利影響。概無法保證我們的業務、經營業績及財務狀況以及我們的未來前景不會受到任何該等國家經濟下滑的不利影響。

儘管全球經濟自2008年經濟危機以來處於緩慢復甦中，此經濟復甦情況是否穩定或可持續尚不明朗。例如，中國的實際GDP增長率由2010年的10.6%下降至2011年的9.5%，於2012年、2013年、2014年、2015年及2016年分別繼續下降至7.7%、7.7%、7.3%、6.9%及6.7%。近期，全球政府赤字及債務水平上升，加之西方主要經濟體主權債務降級所帶來的衝擊，造成全球金融市場動蕩。英國已於2016年6月23日進行國民公投以退出歐盟，及於

---

## 風 險 因 素

---

2017年3月29日正式通知歐盟其退出打算。此舉在歐盟歷史上史無前例，根據歐盟條約第50條，或將需數月或數年時間談判以起草及批准脫歐協議。此外，2016年11月，唐納德·約翰·特朗普贏得美國總統大選，並於2017年1月宣誓就職。英國(或任何其他國家)可能自歐盟退出或與任何該等可能性有關的不確定性時間延長，以及特朗普擔任總統所制定的政策可能會導致政治、社會或宏觀經濟方面存在不明朗因素，包括但不限於外匯及金融市場波動加劇。

上述因素及全球經濟衰退及金融市場動蕩所帶來的其他問題對中國交通運輸的整體需求構成及可能繼續構成不利影響，而此可能對我們的高速公路業務構成不利影響。我們概無法保證，不久將來不會發生進一步的經濟衰退，亦不能保證中國政府的經濟復甦措施將可持續或成功應對經濟衰退。倘市場行情惡化或市場衰退再次發生且較預期更加嚴重，持續時間更長或影響面更廣，我們將會推遲我們的擴張計劃，此可能令我們面臨重大收入損失，而我們的整體業務前景可能受到重大不利影響。此外，全球金融市場流動性進一步收緊可能會對我們流動資金構成負面影響。因此，倘全球經濟衰退或金融市場動蕩發生，則我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

作為一家控股公司，我們依賴附屬公司及高速公路合作公司的股息及其償還的股東貸款提供資金。

作為一家控股公司，我們透過我們的附屬公司及高速公路合作公司經營業務。我們亦透過向股東貸款為我們的附屬公司及高速公路合作公司提供資金。償還債務的能力取決於我們自附屬公司及高速公路合作公司收到的股息及股東貸款還款。倘我們的附屬公司及高速公路合作公司產生債務，則該債務的持有人可能削弱該等附屬公司及高速公路合作公司向我們支付股息或其他分派的能力。因此，我們償還自身債務的能力會受到限制。

中國法律一般規定，股息僅能根據中國公認會計原則及中國的金融條例計算的純收益中撥付。此外，中國法律規定外商投資企業須保留法定準備金。該等法定準備金不可用作現金股息分派。由於我們在相當大程度上依賴該等實體的股息及還款，則該等限制如變動，可能會對我們償還自身債務的能力構成重大不利影響。

此外，我們所有高速公路合作公司的收入均以人民幣計值，目前人民幣並非自由兌換之貨幣。我們的部分現金或需要兌換成其他貨幣，從而滿足我們的外幣需求，包括股份已派付股息(如有)的現金付款。誠如我們的中國法律顧問所告知，現金分派指外商投資者可向外商投資者合法匯出境外之溢利權益，無需獲得相關外匯管理局的事先批准或授權，前

---

## 風 險 因 素

---

提為有關現金分派乃屬合法應付款項且支付有關現金分派符合中國法律之適用程序條文、合作協議相關條款及高速公路合作公司章程細則。中國法律顧問亦告知，匯出股息及其他分派／支付指本公司境外溢利權益，可通過提供有關匯款服務的商業銀行進行處理，無需獲得相關國家外匯管理局機構的任何事先批准或授權。更多詳情，見「監管概覽 — 外匯及股息分派」。然而，中國政府近幾個月來加強了外匯管制。倘中國政府就經常賬戶交易使用外幣實施限制，則我們用以向股東以外幣派付股息的離岸資金匯款或會延遲或受限。另一方面，中國資本賬戶下的外匯交易所得之大多數資金仍未能自由兌換，而該等資金兌換成其貨幣需獲得國家外匯管理局之批准。該等限制可能影響我們及時償付我們股份所宣派的股息(如有)的能力。

**我們預期收費公路及高速公路投資機會日益減少而產生的競爭加劇。**

政府政策的變更令國家二級公路免收通行費，致使我們已面臨收費公路及高速公路投資機會日益減少而產生的競爭加劇局面。我們無法保證該取消收費政策日後將不會適用於高速公路。我們無法保證現有合作公司收費安排將不會失效，或倘政府有意使該等現有協議無效，但無法保證我們將可獲得補償。作為我們業務策略的一部分，我們計劃日後僅對產生收入的高速公路項目進行相關投資。由於高速公路投資機會可能會隨着政府政策變遷導致免費公路範圍擴大而進一步減少，該等高速公路投資的競爭愈發激烈，且其他高速公路經營者可能擁有多於我們的財務資源。因此，我們日後或無法按有利於我們的條款對高速公路項目進行投資或根本無法投資，此可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景構成重大不利影響。

**我們的未來財務表現部分依賴於我們成功識別收購目標或完成收購或整合已收購業務的能力。我們面臨涉及潛在的未來收購及合併方面的業務及財務風險。**

我們的成功取決於我們透過收購以及內生增長實現擴充的能力。在完成未來任何併購後達致關鍵商業目標時我們可能面臨巨大的管理、行政及財務挑戰，該等挑戰包括但不限於：

- 收購目標的適合性或我們按可接受條款完成收購的能力；

---

## 風 險 因 素

---

- 作出一項收購所需之任何融資之可用性、條款及成本；
- 整合已收購業務、管理經擴大業務運營及經營新市場的成本及困難、監管環境及地域；
- 合併及／或收購後關鍵管理人員流失；
- 延遲獲取或無法獲取必要政府批准及第三方同意；
- 分散管理層對其他業務的注意力；
- 被收購公司的任何未披露或潛在法律責任的開支；
- 可能因合併及／或收購而產生的法律、監管、合約、勞工或其他問題；及
- 合併及／或收購後無法進行任何槓桿式頭寸增加部分的平倉。

倘我們未能識別符合我們策略的合適收購目標，我們或會擁有大量現金及銀行結餘，可能最終降低我們資產產生之回報。在此情況下，倘我們未能成功將新收購高速公路或收費公路整合至我們的現有業務，則我們的經營業績、財務狀況及前景或會受到重大不利影響。

**人民幣波動可能會對我們所呈報的經營業績及財務狀況構成重大影響。**

人民幣兌港元、美元及其他外幣的匯率受(除其他事項外)中國政治及經濟狀況的影響。本集團若干交易以各集團實體功能貨幣以外之外幣計值。因此，我們承受貨幣兌換風險及貨幣匯率風險。人民幣貶值可能對我們自高速公路合作公司收到的投資回報價值(當以港元或美元入賬時)構成不利影響。

我們日後可能就為未來高速公路開發項目融資產生額外的非人民幣計值負債。我們償還該等借貸的成本可能因人民幣兌各外幣的現行匯率而有所不同，而人民幣兌各外幣貶值可能會增加我們償還該等借貸的成本。

人民幣僅可就中國公認會計原則所述的若干交易兌換為「經常賬戶」交易。目前，有關「資本賬戶」交易的人民幣金額如未經中國政府的事先批准則不可兌換。人民幣價值視乎中國政府政策及國際經濟及政治發展情況而定。

根據外匯體制改革，自2014年3月17日起，人民幣兌外幣匯率允許在一攬子外幣匯率中間價上下2.0%的範圍波動。於2015年8月，中國人民銀行改變其計算人民幣兌美元匯率

---

## 風 險 因 素

---

中間價的方式，要求向中國人民銀行提交參考匯率的造市者考慮上一日的流動收盤匯率、外匯供求情況及主要貨幣匯率的變化。因此，人民幣兌美元的匯率中間價由2015年8月10日至8月27日貶值約4.56%，並於隨後月份波動。此變動及放寬實施的交易區間等其他變動可能會增大人民幣兌外幣的價值波幅。中國政府可能對其外匯體制作進一步改革，包括未來使人民幣可以自由兌換。倘該等改革得以實施，可能會導致人民幣兌其他外幣進一步貶值，其可能會導致我們的經營業績及財務狀況因以外幣計值的債務及其他負債受到重大不利影響。該貶值亦可能對我們的盈利換算或兌換為美元或其他貨幣的價值構成不利影響。

在中國，為減少我們所面臨的人民幣兌其他貨幣匯率波動的可用對沖工具有限。截至最後實際可行日期，我們並未設立任何對沖工具。我們的管理層負責監控我們的外匯風險，並於我們的管理層認為必要時，考慮對沖重大外匯風險。然而，該等合約或不能全面覆蓋我們的匯率波動風險，此可能導致巨大的外匯損失並對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

### 我們承受對手方風險。

我們可能不時訂立若干交易，而此等交易將令我們承受對手方信用及其達成與我們所訂立合約條款的能力的風險。雖然我們已嘗試限制我們供應商的對手方風險，此乃若干相關供應商如未能根據合約交貨則將會彌償我們的若干損失，但我們仍面臨其他對手方風險。例如，我們可能訂立掉期安排，而此等掉期安排令我們承受對手方可能違反彼等履行相關合約責任的風險。倘對手方(包括金融機構)被宣佈破產或無力償債，則可能會導致獲得資金延後或我們必須進行倉盤平倉。倘我們無法獲得對手方充分而及時提供的相關外包服務，可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

### 我們的成功取決於我們高級管理團隊及其他關鍵人員的留任。

我們依賴管理層及有資質及經驗豐富的員工所提供的服務。由於中國對具備高速公路經營經驗的高級管理層及關鍵人員的競爭激烈，合資質的人選頗為有限，我們或無法保留或吸引優質高級管理人員或關鍵人員。未能吸引及留住合資質人員及未能於物色合適的

---

## 風 險 因 素

---

人士替代我們的核心管理團隊成員離任或退休，可能會對我們的業務、經營業績、財務狀況及前景造成重大不利影響。

**我們不確定是否維持或將繼續維持足夠的保險保障。**

我們於業務經營中維持若干保險保障。見「業務 — 保險」。雖然我們認為目前已維持足夠的保險保障，但無法保證我們就與業務經營相關的風險保障是持續維持或將繼續維持足夠的水平。倘任何高速公路的使用在較長時間內由於高速公路合作公司無法控制的事件而被全部或部分阻礙，則可能對已受影響的高速公路合作公司的收入及經營業績構成不利影響。此外，有若干情況的損失(包括但不限於由於颱風、水災、戰爭、內亂及地震)，此等損失僅可根據有限的條款受保。因此，雖然我們認為我們的做法與中國收費公路及高速公路行業的一般慣例一致，但可能存在我們及／或高速公路合作公司將由於欠缺保險保障而必須承擔損失、損害賠償及負債的情況，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

**我們可能不時牽涉到經營所產生的法律程序及其他程序。**

我們可能不時牽涉到參與我們高速公路項目的各方(如承包商、分包商、供應商、建築公司、買家、合作夥伴、僱員及其他方)的爭端，以及與我們收購及剝離有關的爭端。該等爭端或會導致法律程序及其他程序，並可能令我們產生巨額成本及經歷延誤。此外，在我們的經營過程中，我們可能與監管機構及政府部門有意見分歧，此可能令我們受到可能導致各類處罰(其中可能包括罰款)的行政訴訟及不利判決。倘我們不能順利取得任何合約安排下涉及任何該等未披露損失或損害的補救，我們亦可能承受經濟損失，此可能對我們的預期盈利能力及實現該等收購協同效應的能力構成不利影響。在此等情況下，我們的聲譽、業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

**電力中斷、不利天氣狀況、災難性事件、其他自然災害或恐怖襲擊可能令我們蒙受損失或損害我們的業務。**

高速公路的經營有賴於彼等的穩定電力及其他供應。我們無法保證高速公路的交通及路況時刻保持最佳狀態，尤其是在遇到不利天氣狀況、災難性事件或其他自然災害的情況下。高速公路合作公司的緊急響應、災難復原及危機管理團隊可能無法有效保障我們的業務及經營不出現上述中斷。雖然高速公路合作公司有備用資源及保險保障，但無法保證

---

## 風 險 因 素

---

彼等的保單對該等事件導致的損失可獲得全額理賠。任何服務中斷可能給公路使用者造成損失或損害，彼等會追討損害賠償，並損害我們的業務。在此等情況下，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

**我們於往績記錄期間錄得經營現金流負數及預計於上市後會依然如此。**

於往績記錄期間，我們主要現金來源之一為自我們高速公路合作公司收到的分派，該等分派分類為自合作公司收到的現金分派及記錄為投資活動所得現金而非經營活動的現金流入。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們自合作公司收到的現金分派分別約為4.633億港元、4.688億港元及5.204億港元，而截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們來自投資活動的現金流入淨額分別約為9.32千萬港元、4.823億港元及6.155億港元。

然而，於往績記錄期間，我們的高速公路合作公司組合擴大令分佔合作公司業績形式的經營業務現金流出有所增加。分佔合作公司業績確認為年內溢利與營運資金變動前之經營業務現金流量之間的會計對賬處理，旨在抵銷影響我們合併損益表的非現金項目。

由於上述原因，截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們產生的經營業務所用現金淨額分別為7.60千萬港元、9.50千萬港元及6.18千萬港元。由於我們經營模式及相關會計規則的原因，我們預計於上市後會依然產生經營現金流量負數。

**我們或無法轉讓我們於高速公路合作公司的權益。**

我們所有的高速公路合作合約規定，如我們轉讓或出售我們於高速公路合作公司的權益，則須取得董事會的一致同意。我們的高速公路合作夥伴可委任各高速公路合作公司約一半的董事會成員。雖然我們與高速公路合作夥伴保持良好關係，但無法保證我們能夠及時取得一致同意，以一種可令我們投資價值最大化的方式及時轉讓或出售我們的股權，或根本無法取得同意。在此等情況下，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

### 與分派金額及穩定性有關的風險

由於分派視乎多項因素(包括高速公路合作公司的財務表現、本集團從高速公路合作公司收取的現金分派以及本集團可供分派的現金流)，故本公司可能無法向股東支付或維持分派且有關分派可能不穩定。

本集團的目標為向股東提供穩定分派以及為該等分派提供長期持續增長潛力。

---

## 風 險 因 素

---

誠如董事會於2017年6月19日(即採納章程細則之日)通過的決議案所示，董事會目前的意向是宣派及分派中期及末期股息，合計不少於各財政年度本集團可分派收益的90%。

本集團向股東作出分派將取決於自高速公路合作公司收取的現金分派。概不保證高速公路合作公司將有足夠現金可向本集團作出現金分派，因此，概不保證本集團有能力向股東支付或維持分派或該等分派將於未來保持穩定或可能增加。

本集團支付及維持其分派的能力視乎多項因素而定，該等因素包括以下各項：

- 高速公路合作公司的業務、財務狀況、經營業績及現金流；
- 高速公路合作公司所處地區的經濟活動水平；
- 載於相關高速公路合作合約的本集團利潤／現金分成比率；
- 可能對高速公路合作公司向本集團或本集團向其股東支付現金分派或可供分派金額限制或構成不利影響的適用法律、規則、規例、政府政策及措施；
- 就與高速公路合作公司及本公司目前註冊成立的司法權區(即中國及百慕達)稅項、外匯及資金回流及規例有關的適用會計準則、公司法、法律、規則及規例之變動；
- 高速公路合作公司及本集團訂立或可能訂立之協議的條款；
- 有關高速公路合作公司或本集團債務的利息或本金之支付；
- 遵守高速公路合作公司現有銀行借款及高速公路合作公司及本集團未來債務下所施加的財務承諾及契諾的情況，有關承諾及契諾或會要求(i)高速公路合作公司須撥出一定金額可供分派予本集團或限制其向本集團支付任何現金分派；及(ii)本集團須撥出一定金額可供分派予其股東或限制其向其股東支付任何現金分派。

此外，本公司對股東作出的分派視乎本集團及高速公路合作公司的資金需求而定，而有關資金需求取決於現行業務環境及營運、擴充計劃、資本管理考慮因素、融資情況、分派的整體穩定性及現行行業慣例等因素。



---

## 風險因素

---

出現任何該等或其他因素或有關因素發生不利變動，或會對本公司向股東支付或維持分派的能力造成重大限制。因此，概不保證本公司有能力就有關股份作出或維持分派或有關分派將保持穩定或分派水平將增加。更多詳情見「分派」。

### 與中國、香港及亞洲地區有關的風險

我們在中國開展業務而承受的政治、法律及經濟風險。

我們的經營幾乎全部位於及將繼續位於中國。我們的財務狀況、經營業績及未來前景在相當大程度上取決於我們在中國經營的成功，其次受中國政治及經濟狀況以及法律發展所限。

中國的下列狀況及發展可能對我們的財務狀況、經營業績及前景構成重大不利影響：

- 通脹、利率及整體經濟狀況；
- 出台可控制通脹或刺激增長、調整稅率或徵稅辦法或對貨幣兌換及海外匯款施加額外限制的經濟政策，其政府已定期採取措施以保持經濟水平持續增長；
- 中國的人口統計因素：中國人口增長需要經濟快速增長以確保就業及穩定；
- 經濟架構：經濟由計劃經濟過渡至更具市場主導特色的經濟，但政府仍控制大部分生產性資產，繼續透過產業政策發揮重要的產業規範作用，並透過資源分配、控制外幣支付責任、制定貨幣政策及向特殊產業或公司提供優惠，對增長行使重要控制；
- 政府政策、法律及條例，包括但不限於與外商投資或行業歸類有關的政策、法律及條例，以及該等政策、法律及條例的改革及其施行與詮釋，其可能會阻礙、延誤、增加成本或對我們投資、收購或撤資、發展、經營或管理我們高速公路項目的能力構成重大不利影響；
- 中國稅法的變動及該等法律的適用及／或詮釋建議可能會增加中國稅項責任；
- 資產國有化及被沒收的風險；
- 貨幣管制及其他監管：可能會影響我們收取擁有權益的附屬公司或其他實體的分派或其他股息的能力，可能會影響我們在收費公路及高速公路項目或相關附

---

## 風 險 因 素

---

屬公司或實體所在地或其境外舉債的能力，或可能會影響我們進行收購、撤資及資本支出計劃的能力；及

- 政治及其他狀況。

儘管過往20年中國經濟增長顯著，但地區之間及各經濟層面的增長一直不均衡。因此，我們的業務及所處行業或無法按中國其他行業發展模式或按相同預期增長比率發展。中國政府已實施經濟改革措施，在中國經濟發展中強調運用市場力量，中國經濟由計劃經濟過渡至更加以市場為導向的經濟。然而，中國政府機構仍透過頒佈產業政策，繼續發揮重要的產業規範作用。

我們無法預測中國的政治、經濟及社會狀況及政策變動或相關法律、條例及法規改革是否會對我們目前或未來的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。我們無法保證中國政府會繼續推行其目前的經濟改革政策，亦不保證該等政策會成功帶來經濟增長。在此等情況下，我們的業務、經營業績及財務狀況可能會受到重大不利影響。

**中國的法律制度不同於若干其他國家的法律制度，中國的法律可能無法以一貫的方式加以詮釋及強制執行。**

我們的經營幾乎全部於中國開展及將繼續於中國開展，中國的法律制度是以成文法為本的大陸法系，已判定法律案件的指導意義不大。自1978年以來，中國政府已開始推行全面的法律制度，並頒佈眾多新法律及法規，以就中國的經濟及商業慣例提供一般性指導及規範外商投資，同時在頒佈與經濟事務有關的法律及法規方面取得了巨大進展，例如公司組織及管治、外商投資、商務、稅務及貿易等。現行法律最新改革的推行及以國家法律廢除地方條例，均可能對我們的業務及前景構成重大不利影響。此外，由於該等法律、法規及法律規定相對較新，其詮釋及強制執行方面可能存在重大不確定因素。

再者，中國法律及法規一定程度上由中國行政機關制訂，從而導致與其他更發達的司法權區相比，爭端解決結果不一致或不可預測。此外，迅速及公正執行中國法律或在執行法院或另一司法權區的判決上仍存在一定困難。隨着中國法律制度發展，新法律的頒佈、現行法律的變動及以國家法律廢除地方條例均可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

---

## 風 險 因 素

---

近期中國信用評級下降可能會削弱高速公路合作公司獲得融資的能力，進而影響本集團的經營業績及財務狀況。

於2017年5月，由於債務水平上升及經濟增長放緩，穆迪在將中國的評級展望由負面上調為穩定的同時將主權信用評級由Aa3下調至A1。雖然降級影響最大的實體為金融機構及國有企業，但市場在評估高速公路合作公司的信貸計財務實力時或會考慮中國的信用評級。此外，我們所有的高速公路合作夥伴均為當地公路局及／或市級或省級政府支持下註冊成立之附屬公司或實體。彼等之借款能力在一定程度上取決於中國的信用評級。因此，近期信用評級下降可能會對我們高速公路合作公司獲得融資的能力造成重大不利影響，進而對我們的經營業績及財務狀況造成重大不利影響。

此外，概無法保證評級機構將不會進一步下調中國目前的評級或展望。任何潛在的降級均可能會對高速公路合作公司的融資成交量及價格以及其財務狀況造成不利影響，限制其進入資本及基金市場及引發額外的物資抵押品要求，從而可能對我們的經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

於中國的合作公司及附屬公司所產生的可供分派利潤乃根據中國公認會計原則釐定。

我們幾乎全部的利潤來自於中國成立的合作公司及附屬公司。因此，可供我們分派的利潤在很大程度上取決於可供我們中國附屬公司及合作公司分派的利潤，而可供於中國成立的公司分派的利潤則根據中國公認會計原則釐定，且該等利潤在若干重大方面(包括若干資產賬面值的確認)有別於根據香港財務報告準則所釐定的利潤。此外，本集團及高速公路合作公司可能採納不同會計政策。例如，若干高速公路合作公司按直線法計算特許經營無形資產之攤銷，而我們(及過往路勁基建)乃基於使用情況計算。另外，根據相關中國財務條例，可供分派利潤於轉撥至法定儲備金後釐定。此外，可供我們的合作公司及中國附屬公司分派的利潤可能有別於根據香港財務報告準則所釐定的利潤。中國公認會計師原則的任何變動或會影響我們向股東派付股息的能力及或會對我們的經營業績及財務狀況產生重大不利影響。

在中國可能難以對我們強制執行自非中國法院取得的任何判決。

我們的資產幾乎全部位於中國境內。中國並無與美國、英國、日本或其他大部分西方國家訂立條約，訂明互相承認和執行對方法院之判決，因此閣下在中國可能難以對我

---

## 風 險 因 素

---

們強制執行自非中國法院取得的任何判決。於2006年7月14日，香港與中國簽訂了關於內地與香港特別行政區法院相互認可和執行當事人協議管轄的民商事案件判決的安排（「該安排」）。該安排於2008年8月1日實施，據此，由香港法院根據書面管轄協議提出最終法院判決須在民商事案件中支付款項的一方，可申請在中國認可及執行該判決。書面管轄協議的定義為當事人之間於該安排的生效日期後訂立的任何書面協議，當中明文指定一個香港法院或中國法院為就有關爭議具有絕對司法管轄權的法院。然而，由於該安排亦訂有眾多規定及限制，故可能難以在中國境內對本集團或我們的董事及行政人員強制執行香港法院的判決。

### 我們受香港政治及經濟風險的影響。

我們的一部分資產及經營位於香港。因此，我們的經營業績及財務狀況可能受香港政治狀況及香港經濟整體狀況的影響。於1997年7月1日，香港主權由英國移交中國，香港成為中國的一個特別行政區。誠如關於香港問題的中英聯合聲明及基本法（即香港憲法）所規定者，香港擁有高度自治權，惟有關國防及外交事務除外。根據基本法，香港擁有其本身之立法、法律及司法制度以及享有為期50年之經濟自主權。儘管如此，無法保證該等政策不會被重大修改。中國日後的經濟、政治及社會發展可能會對香港造成重大影響，此可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

### 天災、戰爭行為、疫病及其他災害或會影響我們的業務。

我們的業務受中國整體及政治狀況所限。非我們所能有效控制的自然災害、疫病、天災及其他災害或會對中國的經濟、基礎設施及人民的生活構成重大不利影響。中國若干城市經受水災、地震、暴雨、颱風、沙塵暴或旱災的威脅。若任何該等自然災害發生在我們經營所在地，我們的業務、財務狀況及經營業績或會受到重大不利影響。

疫病威脅人民的生命，可能會對人民的生活及其生活消費方式構成重大不利影響。中國的若干地區易受嚴重急性呼吸系統綜合症（「SARS」）、H5N1禽流感、H7N9禽流感及H1N1流感等疫病、自然災害或不利天氣狀況的影響。疫病的發生非我們所能控制，概無法保證SARS、H5N1禽流感、H7N9禽流感或H1N1流感爆發不會再次發生，亦不保證中國不會發生中東呼吸綜合症或寨卡病毒等其他傳染病的爆發。在我們經營所在地發生任何疫病或會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

---

## 風險因素

---

天災及恐怖襲擊或會對我們的業務、我們的僱員、設施、分銷渠道、市場、供應商及客戶造成損害或干擾，若發生，則可能會對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。潛在的戰爭或恐怖襲擊亦可能帶來不確定性，並以我們目前無法預計的方式影響我們的業務。

**我們在海外市場或無法成功擴大我們的業務或有效管理我們的增長。**

雖然我們過往經營全部於中國開展，但我們可能於海外市場擴張我們的業務。然而，我們發展自身的現有業務並將其推向海外市場的能力乃取決於若干因素，包括：

- 向海外政府申領所需牌照、許可或批准出現延誤；
- 徵取合作公司與業務夥伴所需同意或批准出現延誤；
- 獲取所需融資出現延誤；
- 物料、設備、承包商及技術型勞工短缺；
- 勞資糾紛；
- 建築事故；
- 自然災難及不利天氣狀況；
- 對海外市場的業務經營環境熟悉程度不夠；
- 說客或其他人士以環保或其他原因為由反對項目發展；
- 海外市場的政策或相關法律法規變動；及
- 經濟狀況。

我們無法保證我們將能夠在海外市場發展成功或完全在預期時間內執行我們的業務擴張計劃，或我們能有效管理我們的增長，而一旦我們未能執行或管理，則可能對我們的業務、經營業績及財務狀況構成重大不利影響。

### 與全球發售有關的風險

**股份未必會形成活躍的交易市場。**

於全球發售前，股份並無公開市場，於全球發售後，股份未必會形成或維持活躍或具流通性的市場。發售價可能與全球發售後我們股份的市場價極為不同。上市及掛牌並不保證股份會形成交易市場，即使形成市場，也不保證該市場具流通性。

---

## 風 險 因 素

---

股份的價格及交易量或會波動。

股份的交易價及交易量或會因多種因素而出現重大波動，包括但不限於：

- 我們的經營業績變動；
- 證券分析師變更財務估計；
- 我們或我們的競爭對手刊登的公告；
- 影響我們、我們的客戶或我們的競爭對手的監管發展情況；
- 投資者對我們及投資環境的看法；
- 我們業務領域或金融行業整體的發展情況，包括金融市場上政府直接行動的影響；
- 我們或我們的競爭對手更改定價；
- 投資者認為與我們類似的公司的經營及證券價格表現；
- 我們或我們的競爭對手進行收購；
- 股份的市場深度及流通性；
- 我們的高級行政人員及其他高級管理層成員增加或離職；
- 股份的禁售或其他轉讓限制解除或到期；
- 出售或預期出售額外股份；
- 牽涉訴訟；及
- 全球金融及信貸市場以及全球經濟及整體市況變動，如利率或匯率以及股票及商品估值及波動。

由於該等市場波動，股份的價格或會大幅下跌，而閣下投資的價值或會大量損失。

在公開市場上出售大量股份可能會對股份的現行市價產生不利影響。

路勁基建日後大量出售股份可能會對股份在香港的市價以及本集團日後在其認為適當的時間按其認為適當的價格籌集股本的能力產生負面影響。路勁基建所持有的股份須遵守股份開始在聯交所買賣日期後六個月內的若干出售限制。有關更多詳情見「包銷一包銷安排及開支」。我們無法保證路勁基建不會出售其當前擁有或日後可能擁有的任何股份。

閣下不應依賴新聞報章或其他出版物或媒體中有關本集團或全球發售的任何資料。

於全球發售完成前，市場可能存在有關於本集團、本集團業務、行業及全球發售的報章、媒體及／或研究分析報道。閣下應僅依賴本招股章程所載資料作出股份投資決定，

---

## 風 險 因 素

---

我們不會對該等新聞報章、其他媒體報道及／或研究分析報道的資料的準確性或完整性或有關股份、全球發售、本集團業務或我們營運所屬行業的新聞報章、其他媒體及／或研究分析報道發表的任何預測、觀點或看法的公正性或適當性承擔任何責任。

我們不就任何該等資料、預測、觀點或看法或任何有關刊物的適當性、準確性、完整性或可靠性作出任何聲明。倘該等陳述、預測、觀點或看法與本招股章程所載資料不一致或衝突，我們概不承擔任何責任。因此，有意投資者務請僅基於本招股章程所載資料作出投資決定，而不應依賴任何其他資料。

**本招股章程所載有關中國經濟及其交通運輸行業的事實及統計數字可能不準確。**

本招股章程所載有關中國經濟及其交通運輸行業的所有事實及統計數字乃摘錄自公開可得刊物。儘管我們的董事已合理審慎行事，以確保有關所呈列的事實及統計數字自該等來源準確轉載，惟我們或我們的顧問並無獨立核實該等資料，因此我們並無就該等事實及統計數字的準確性作出任何聲明，該等事實及統計數字可能會與中國境內外編製的其他資料不一致。由於有關數據收集方法的資料欠缺或數據收集存在準確性及其他問題，因此本招股章程內的統計數字可能不準確或者不可與其他方面的統計數字互相比較，不應對其過分倚賴。此外，概無法保證統計數字是按同一基準呈列或編製，或其準確程度與其他地方的統計數字相同。

---

## 豁免嚴格遵守香港上市規則及同意

---

為籌備上市，我們已向聯交所申請下列免於嚴格遵守香港上市規則相關規定的豁免及同意。

### 非豁免持續關連交易

長益高速公路合作公司根據長益存款服務協議將存款存入湖南財務公司將於上市後構成上市規則項下本公司之非豁免持續關連交易。本公司已就該等非豁免持續關連交易接獲聯交所豁免嚴格遵守上市規則第14A章所載公告規定。有關該等非豁免持續關連交易及豁免之更多詳情，見「關連交易 — 須遵守申報及公告規定，惟豁免遵守獨立股東批准規定之持續關連交易」。



---

## 高速公路合作公司之上市規則條例

---

### 有關監管高速公路合作公司之上市規則

我們通過我們的附屬公司及高速公路合作夥伴成立的高速公路合作公司投資及管理我們於當中擁有權益的高速公路。就法律或會計宗旨而言，高速公路合作公司並不構成本公司的附屬公司。上市規則現時並無任何條文監管上市集團的合作公司。

然而，僅就上市及上市後上市規則的應用而言，我們現有及未來的合作公司一般要求按照與監管上市集團的附屬公司一致的方式予以監管(惟上市規則第13.12至13.19條除外)。例如，就有關上市規則第13.09(1)條之披露內幕消息而言，合作公司的活動將被視為屬我們的活動範疇。

就上市規則第14章須予公佈交易規則而言，高速公路合作公司所進行的交易將被視為本公司的交易。就應用關連交易規定而言，高速公路合作公司將被視為本集團的一部分。本集團的關連人士將包括高速公路合作公司的董事及高速公路合作夥伴(持有高速公路合作公司10%或以上的權益)及彼等各自的聯繫人。因此，本集團(包括高速公路合作公司)與(i)高速公路合作夥伴(持有高速公路合作公司10%或以上的權益)及彼等各自的聯繫人；或(ii)高速公路合作公司的董事及彼等的聯繫人之間的交易，亦將被視為關連交易。此外，聯交所可酌情將涉及修改合作公司條款的交易視為關連交易。該決定將涉及對重大程度及少數股東保障的評估。

根據上市決策「HKEx-LD106-1」，用於分類不同交易的「百分比率測試」將予以調整，以就上市規則第14章及第14A章而言，僅考慮本集團應佔的交易及本集團分佔高速公路合作公司的業績、資產及負債部分。此外，由於本公司於高速公路合作公司的權益根據香港會計準則第28號按權益法入賬，據此，本公司僅於合併財務報表確認(首次投資後)本公司佔資產淨值權益比例(與總資產不同)及我們的高速公路合作公司的損益(與合併收益不同)，而聯交所已確認，「收益測試」及「總資產測試」的分母或會被修改。此意味著「收益測試」的分母將不局限於本公司綜合總收入，但亦計及各高速公路合作公司的總收入乘以本公司利潤／本集團享有的現金分成比率後的和值(於對銷集團內結餘及本集團與高速公路合作公司之交易後(如適用))。根據該計算方法，本集團截至2016年12月31日止年度的經調整路費收入將約為12.107億港元。與此類似，「總資產測試」的分母將不局限於本公司綜合總資產(本公司於高速公路合作公司的權益可貢獻的資產)，但亦計及各高速公路合作公司的總資

---

## 高速公路合作公司之上市規則條例

---

產乘以本公司所持該等高速公路合作公司註冊資本百分比後的和值(於對銷集團內結餘及本集團與高速公路合作公司之交易後(如適用))。根據該計算方法，本集團截至2016年12月31日止年度的經調整總資產將約為71.739億港元。

此外，作為上市條件的一部分，(i)上市規則第13章有關持續責任的規定，高速公路合作公司將屬於「上市規則第13.25(2)條規定的附屬公司」；(ii)上市規則第15章有關發行期權、權利及認股權證的規定將適用於高速公路合作公司及彼等附屬公司的有關發行；(iii)上市規則第17章將適用於規管本公司或其任何附屬公司及高速公路合作公司的附屬公司的認股權計劃；及(iv)上市規則第15項應用指引將適用於本集團的全部或部分資產或業務(包括高速公路合作公司經營的業務)於聯交所或其他交易所獨立上市的建議。

上市後，我們將載於本招股章程之各類高速公路合作公司之財務資料披露納入我們的年報，均為向投資者提供額外資料以及便於計算上文所述之「百分比率測試」。

### 高速公路合作公司的架構及注資

於我們收購權益前，我們於當中擁有權益的高速公路全部由我們於中國成立的所有高速公路合作夥伴所擁有。高速公路本身或彼等的經營權乃作為對高速公路合作公司的出資進行注資，於高速公路合作公司到期後再轉回予高速公路合作夥伴或相關政府機構。

儘管中國法律並無規定於中國的高速公路的權益必須通過合作公司持有，作為中國收費公路業務領域的早期外商投資者及營運商之一，我們認為合作公司乃收費公路經營投資的最佳模式。由地方政府單位所擁有及來自交通運輸部門的高速公路合作夥伴會發揮地方優勢及就在解決地方問題(如其他政府部門及當地居民進行往來)方面協助高速公路合作公司，此模式可讓我們為高速公路合作公司帶來管治及管理方面的專門知識。

基於行業經驗我們認為，合作公司模式乃外國企業於中國從事收費公路業務普遍的法律架構。

### 高速公路合作公司的經濟利益及管理的掌控

我們已確立充分的保障措施保障高速公路合作公司所訂立的高速公路合作合約及其組織章程細則，旨在確保在未經我們同意的情况下，我們應佔高速公路合作公司的經濟利益不能流入本集團以外的實體。合作期限內的利潤／現金分成比率載列於高速公路合作合約，只能經所有相關合作方同意後方可修改。高速公路合作公司根據具體情況定期向有關

---

## 高速公路合作公司之上市規則條例

---

合作方出現現金分派。此外，各高速公路合作合約載有高速公路合作合約終止後分派高速公路合作公司資產的明確條款。待各高速公路合作期限屆滿而終止後，高速公路經營權及附屬資產或所有固定資產(視情況而定)通常會按零對價退還或轉讓予高速公路合作夥伴或交通部，而倘餘下資產(於負債獲清算後)將根據載於高速公路合作合約的利潤／現金分成比率按比例分派或確保高速公路合作夥伴可充分享受相同的投資回報率。有關我們的過往股息支付及未來股息政策，分別見「附錄一—歷史財務資料之會計師報告—貴集團歷史財務資料—編製歷史財務資料—歷史財務資料—歷史財務資料附註—13.股息」及「分派—分派政策」。

各高速公路合作公司的延期須取得相關高速公路合作合約的所有各方同意及相關監管部門審批。各高速公路合作公司的解散須經相關高速公路合作公司董事會全體董事或出席董事會會議的全體董事(如適用)的一致批准。

我們根據相關高速公路合作合約條款透過委任高速公路合作公司的董事及高級管理人員與我們的高速公路合作夥伴共同參與高速公路合作公司的管理。高速公路合作公司的各合作夥伴有權委任高速公路合作公司董事會的數位董事(很大程度上取決於彼等各自股權比例)及有權任命若干高速公路合作公司高級管理人員(比如，總經理、副總經理、財務經理或副財務經理)。

各高速公路合作公司若干重大交易及決定(包括(除其他事項外)修改其章程細則、增加註冊股本、合併或分拆及高速公路合作公司權益轉讓)須經相關高速公路合作公司董事會全體董事或出席董事會會議的全體董事(如適用)一致批准。其他重大決定不論在任何情況下均需經(a)董事會全體董事的三分之二及各合作夥伴至少一名人士，(b)出席董事會會議的全體董事的三分之二以上，或(c)出席至少有來自相關高速公路合作公司各合作夥伴的一名人士(如適用)的董事會會議的全體董事的三分之二以上之批准。更多詳情，見「高速公路項目—合作公司及項目管理安排」。

此外，所有高速公路合作公司的董事會會議須達致多數法定人數(即董事總數的三分之二)，且相關高速公路合作公司的各合作方有至少一名人士參加。在各高速公路合作公司，我們的提名董事佔其董事總數的三分之一以上。

我們相信，我們能夠確保高速公路合作公司的活動符合上市規則項下的持續責任，此乃通過結合(i)規管高速公路合作公司的高速公路合作合約及高速公路合作公司的組織章

---

## 高速公路合作公司之上市規則條例

---

程細則中的高法定人數要求一致或多數批准的要求；(ii)我們任命的各高速公路合作公司之董事及高級管理人員；及(iii)各高速公路合作公司均已實施內部控制及申報機制，以令可能受上市規則持續責任所規限的業務發展及交易透過我們的提名董事及／或高級管理層呈報予本公司(及透過其／彼等代名人呈報予我們的高速公路合作夥伴)，以使高速公路合作公司的全體合作夥伴討論及決定是否同意進行有關發展及／或交易。

有關高速公路合作公司條款的更多詳情，見「高速公路項目」。有關高速公路合作公司架構及業務之風險因素，見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險」。

---

## 有關本招股章程及全球發售的資料

---

### 董事就本招股章程內容須負的責任

本招股章程(我們的董事對其共同及個別承擔全部責任)載有遵照《公司(清盤及雜項條文)條例》、香港證券及期貨(證券市場上市)條例及上市規則的規定向公眾提供有關我們資料的詳情。我們的董事經作出一切合理查詢後一致確認，就彼等所深知及確信，本招股章程所載資料在各重大方面均屬準確及完整，且無誤導或欺詐成份，更無遺漏其他事宜，導致本招股章程所載任何陳述產生誤導。

### 香港公開發售及優先發售及本招股章程

本招股章程僅就香港公開發售及優先發售(共同構成全球發售的一部分)而刊發。就香港公開發售及優先發售的申請人而言，本招股章程及申請表格載有香港公開發售及優先發售之條款及條件。

香港發售股份及保留股份僅按照本招股章程及申請表格所載資料及所作聲明且按照當中所載條款及在其所載條件規限下提呈發售。概無任何人士獲授權就全球發售提供本招股章程並無載列之任何資料或作出任何聲明。任何於本招股章程並無載列之資料或聲明不得視為已獲本公司、售股股東、任何聯席保薦人、任何聯席全球協調人、任何聯席賬簿管理人、任何聯席牽頭經辦人、任何包銷商、彼等各自的任何董事、高級職員、僱員、代理、代表或顧問或任何其他參與全球發售之各方授權作出而加以依賴。

在任何情況下，交付本招股章程或進行與股份相關的任何發售、認購、收購、銷售或交付並不構成聲明，指自本招股章程日期起並無發生可能會合理地導致我們事務改變的變動或發展，亦非暗示有關資料日期之後的任何日期乃屬正確。

### 包銷

全球發售包括初步提呈發售**41,850,000**股香港發售股份的香港公開發售及初步提呈**376,650,000**股國際發售股份的國際發售，其中包括優先發售項下提呈發售的**43,900,000**股股份，兩者均可按「全球發售的架構」所述的基準進行重新分配，並假設超額配股權未獲行使。國際發售股份(根據優先發售提呈發售的保留股份除外)將包括由本公司提呈發售以供認購的**224,250,000**股新股份以及由售股股東提呈發售以供銷售的**108,500,000**股銷售股份。

上市由聯席保薦人保薦，而全球發售由聯席全球協調人經辦。香港公開發售由香港包銷商根據香港包銷協議的條款悉數包銷，並須待聯席全球協調人(為彼等本身及代表香港包銷商)、售股股東及本公司於定價日或之前協定發售價後方可作實。國際發售及優先發售預期由國際包銷商包銷。有關國際發售及優先發售的國際包銷協議預期於**2017年6月30**

---

## 有關本招股章程及全球發售的資料

---

日(星期五)或前後訂立，惟須待本公司、售股股東及聯席全球協調人(為彼等本身及代表國際包銷商)協定發售價後，方可作實。

我們預計，發售價將由本公司、售股股東及聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)於定價日(預期為2017年6月30日(星期五)或前後，且無論如何不遲於2017年7月3日(星期一))協商釐定。倘聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)、售股股東及本公司基於任何理由未能於定價日或之前協定發售價，全球發售將不會成為無條件，並即時失效。有關包銷商及包銷安排的更多詳情，載於「包銷」。

### 發售及出售發售股份之限制

凡購買發售股份的每一名人士將須(或因其購買發售股份而被視為)確認其已知悉本招股章程及申請表格所述發售股份的發售及出售限制。

本公司概無採取任何行動以獲准於香港以外任何司法權區公開發售股份或派發本招股章程。因此，在任何不獲授權作出要約或邀請的司法權區，或在向任何人士提出要約或邀請即屬違法的任何情況下，本招股章程不得用作亦不構成有關要約或邀請。在其他司法權區派發本招股章程以及提呈發售及出售發售股份須受限制，除非在該等司法權區適用的證券法律准許的情況下已向有關證券監管機關登記或獲其授權或獲豁免，否則未必會在該等司法權區進行上述事宜。尤其是，發售股份並未亦將不會於中國直接或間接發售或出售。

### 申請於聯交所上市

我們已向聯交所上市委員會申請根據資本化發行、全球發售(包括因行使超額配股權而可能出售的任何額外股份)及根據認股權計劃可能授出的認股權已發行及將予發行的股份上市及買賣。

### 股份開始買賣

預期發售股份將於2017年7月7日(星期五)上午九時正開始買賣。發售股份將以每手1,000股發售股份的買賣單位進行買賣。發售股份的股份代號為3682。

---

## 有關本招股章程及全球發售的資料

---

### 股份將合資格獲准納入中央結算系統

倘聯交所批准股份上市及買賣，且我們符合香港結算的股份收納規定，股份將獲香港結算接納為合資格證券，可自上市日期或香港結算釐定的任何其他日期起在中央結算系統寄存、結算及交收。聯交所參與者之間的交易須於任何交易日後第二個營業日在中央結算系統內進行結算。所有中央結算系統的活動均須依據不時生效的中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程式規則進行。由於交收安排或會影響彼等的權利及權益，故投資者應諮詢其股票經紀或其他專業顧問的意見，以了解該等安排的詳情。我們已作出一切必要安排使股份獲納入中央結算系統。

### 香港股份過戶登記分處

我們根據香港公開發售及優先發售作出的申請而發行的所有股份，將登記在我們的香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓)於香港存置的香港股東名冊上。我們的股東總冊將存置於百慕達的股份登記總處。

### 印花稅

買賣於本公司香港股東名冊上登記的股份須繳納香港印花稅。詳見「附錄五 — 稅務」。

### 建議諮詢專業稅務意見

倘閣下對有關認購、購買、持有或出售及買賣股份或行使其所附任何權利的稅務影響不確定，應諮詢專業人士。

我們僅此強調，聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、售股股東或我們、我們或彼等各自的任何董事、高級職員或參與全球發售的任何其他人士或各方均毋須對任何人士因認購、購買、持有、出售或買賣股份或行使與股份有關的任何權利而產生的任何稅務影響或負債承擔任何責任。

### 穩定價格行動及超額配股權

有關穩定價格行動及超額配股權的更多詳情分別載於「全球發售的架構 — 穩定價格行動」及「全球發售的架構 — 超額配股權」。

### 申請手續

香港發售股份及保留股份的申請手續載於「如何申請香港發售股份及保留股份」及相關申請表格。

---

## 有關本招股章程及全球發售的資料

---

### 全球發售的架構

全球發售的架構(包括其相關條件)以及超額配股權的詳情載於「全球發售的架構」。

### 上市規則應用指引第15項

全球發售已於2017年6月7日舉行之路勁基建股東特別大會上獲路勁基建股東批准。路勁基建須遵守上市規則應用指引第15項之規定，其中包括規定我們向合資格路勁基建股東提呈保證配額。有關保證配額之更多詳情，見「全球發售的架構—優先發售」。

### 約整

在本招股章程內，如資料是以百、千、萬、百萬或億為單位呈列，部分不足一百、一千、一萬、一百萬或一億之數(視情況而定)已分別湊整至最接近之一百、一千、一萬、一百萬或一億。以百分比呈列之數目，在若干情況下已湊整至最接近的十分之一或百分之一個百分點。任何表格或圖表的列示合計數額與其中列示項目總和數額之間如有任何差異，皆因約整所致。

經約整的全部數據均為實際數據的近似值，儘管該等數據前可能並未提到「概約」，亦應被視為約整。

### 語言

本招股章程與其中文譯本如有任何歧義，概以本招股章程為準。本招股章程所載中國法律及法規、政府機關、部門、實體(包括若干我們的附屬公司)、機構、自然人、設施、證書、業權及類似名稱的英文譯名如無官方譯名，即為非官方翻譯，僅供參考。

### 匯率換算

僅為閣下方便起見，本招股章程載有以特定匯率的若干人民幣兌港元及人民幣兌美元的換算。除非另有指明，本招股章程按以下匯率將人民幣換算為港元及人民幣換算為美元，反之亦然：

- 人民幣0.87172元兌1.00港元(為中國人民銀行於2017年6月9日設定的現行匯率)
- 7.7972港元兌1.00美元(為美國聯邦儲備委員會的H.10每週統計發佈所載於2017年6月9日生效的中午買入匯率)

概不表示任何人民幣、港元或美元金額可以或應可於有關日期按上述匯率或任何其他匯率換算，或根本無法換算。



---

## 董事及參與全球發售的各方

---

### 董事

#### 執行董事

姓名	地址	國籍
單偉豹 .....	香港 九龍 九龍塘 喇沙利道32號	中國(香港)
俞金發 .....	香港 肇輝臺 嘉苑 D座12樓3室	中國(香港)
李德輝 .....	香港 新界 馬鞍山 落禾沙 烏溪沙路8號 迎海1座38樓G室	中國(香港)

#### 獨立非執行董事

姓名	地址	國籍
黃偉豪 .....	香港 堅道123號 金堅大廈 10樓B室	中國(香港)
周梁淑怡 .....	香港 山頂 加列山道44號 崑廬8B	中國(香港)
吳頌煒 .....	香港 山頂 地利根德閣 地利根德里14號 2座4樓A室	中國(香港)
隋淑靜 .....	中國 廣東 深圳 南山區 南光路 悠然天地 7棟1A室	中國

有關更多詳情，見「董事及高級管理層」。

---

## 董事及參與全球發售的各方

---

### 參與全球發售的各方

#### 聯席保薦人

J.P. Morgan Securities (Far East) Limited  
香港  
干諾道中8號  
遮打大廈29樓

HSBC Corporate Finance (Hong Kong) Limited  
香港  
皇后大道中1號  
星展亞洲融資有限公司  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心17樓

#### 聯席全球協調人

摩根大通證券(亞太)有限公司  
香港  
中環  
干諾道中8號  
遮打大廈29樓

香港上海滙豐銀行有限公司  
香港  
皇后大道中1號

星展亞洲融資有限公司  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心17樓

#### 聯席賬簿管理人

摩根大通證券(亞太)有限公司  
(就香港公開發售而言)  
香港  
中環  
干諾道中8號  
遮打大廈29樓

J.P. Morgan Securities plc  
(就國際發售而言)  
25 Bank Street  
Canary Wharf  
London E14 5JP  
United Kingdom

香港上海滙豐銀行有限公司  
香港  
皇后大道中1號

星展亞洲融資有限公司  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心17樓

#### 聯席牽頭經辦人

摩根大通證券(亞太)有限公司  
(就香港公開發售而言)  
香港  
中環  
干諾道中8號  
遮打大廈29樓

---

## 董事及參與全球發售的各方

---

J.P. Morgan Securities plc  
(就國際發售而言)  
25 Bank Street  
Canary Wharf  
London E14 5JP  
United Kingdom

香港上海滙豐銀行有限公司  
香港  
皇后大道中1號

星展亞洲融資有限公司  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心17樓

本公司法律顧問

*有關香港及美國法律*

禮德齊伯禮律師行  
香港  
中環  
遮打道18號  
歷山大廈20樓

*有關中國法律*

環球律師事務所  
中國  
北京  
朝陽區  
建國路81號  
華貿中心1號寫字樓15層  
郵編：100025

*有關百慕達法律*

康德明律師事務所  
香港  
中環  
康樂廣場8號  
交易廣場一座29樓

聯席保薦人及包銷商法律顧問

*有關香港及美國法律*

年利達律師事務所  
香港  
遮打道  
歷山大廈10樓

---

## 董事及參與全球發售的各方

---

### 有關中國法律

通商律師事務所  
中國  
北京  
朝陽區  
建國門外大街甲12號  
新華保險大廈6樓  
郵編：100022

### 申報會計師

德勤•關黃陳方會計師行  
執業會計師  
香港  
金鐘道88號  
太古城一座35樓

### 合規顧問

第一上海證券有限公司  
香港  
德輔道中71號  
永安集團大廈  
19樓

### 收款銀行

中國銀行(香港)有限公司  
香港  
花園道1號

---

## 公司資料

---

註冊辦事處	Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda
香港主要營業地點	香港九龍尖沙咀廣東道9號港威大廈第6座5樓506-8室
本公司網址	www.rkeinternational.com (此網站所載列之內容不構成本招股章程的一部分)
公司秘書	方兆良 香港會計師公會之資深會員及澳洲會計師公會之執業會計師
授權代表	俞金發 香港 肇輝臺 嘉苑 D座12樓3室  李德輝 香港 新界 馬鞍山 落禾沙 烏溪沙路8號 迎海1座38樓G室
審核委員會	吳頌煒(主席) 黃偉豪 隋淑靜
薪酬委員會	周梁淑怡(主席) 單偉豹 黃偉豪
提名委員會	隋淑靜(主席) 單偉豹 吳頌煒
投資委員會	俞金發(召集人) 單偉彪 李德輝 黃偉豪 周梁淑怡
主要股份過戶登記處 及轉讓登記處	Conyers Corporate Services (Bermuda) Limited Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda
香港股份過戶登記分處	卓佳證券登記有限公司 香港皇后大道東183號合和中心22樓

---

## 公司資料

---

### 主要往來銀行

中信銀行(國際)有限公司  
香港九龍  
柯士甸道西1號  
環球貿易廣場80樓

星展銀行有限公司香港分行  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心18樓

香港上海滙豐銀行有限公司  
香港  
皇后大道中1號

## 監管概覽

本節中「公路」一詞包括五類公路，根據相關技術標準，其中包括高速公路。更多詳情，見「技術詞彙—公路」。

### 外國投資、外商獨資企業及中外合作經營企業有關的法規

作為受中國法律規管的外國投資者，本公司於當中擁有權益的中國附屬公司及合作公司被確認為外商投資企業，即外商獨資企業(除深圳市路龍投資管理有限公司(其為中國的內資公司)外)及中外合作經營企業。

於中國成立、營運及管理企業實體均受《中華人民共和國公司法》規管。《中華人民共和國公司法》於1993年12月29日由全國人民代表大會常務委員會(「全國人民代表大會」)通過，並自1994年7月1日起生效(其後於2013年12月28日修訂，且自2014年3月1日生效)。其規定於中國成立的公司可採用有限責任公司或股份有限公司的形式。中華人民共和國公司法亦適用於外商投資的有限責任公司(相關法律及法規另有規定者除外)。

《中華人民共和國外資企業法》(於1986年4月12日頒佈並於2000年10月31日及2016年10月1日修訂)及《中華人民共和國外資企業法實施細則》(「外資企業法實施細則」)於1990年12月12日頒佈並於2014年2月19日修訂)連同《中外合作經營企業法》(於1988年4月13日頒佈並於2016年10月1日修訂)及《中外合作經營企業法實施細則》(於1995年9月4日頒佈並於2014年2月19日修訂)規定了外商獨資企業及中外合作經營企業的設立及審批程序、註冊資本規定、外匯、會計慣例、稅務及勞工等事宜。

外國投資者及外資企業在中國進行的投資活動主要受《外商投資產業指導目錄》(「目錄」)規管。目錄由商務部及中華人民共和國國家發展和改革委員會(「國家發改委」)頒佈及不時修訂，最近的修訂版自2015年4月10日起已生效。目錄對所有外商投資項目(按產業劃分)進行分類：鼓勵類、限制類及禁止類產業，並載有規管外國資本進入市場的明確規定，並且詳細訂明進入市場的規則。未列入目錄的產業通常開放外商投資，除非其他中國法律及法規明令禁止或限制。鼓勵類外商投資可享有政府提供的若干優惠政策及獎勵，而限制

---

## 監管概覽

---

類項目須根據適用法律及監管限制進行。被產業所禁止的任何形式的外商投資屬禁止類外商投資。根據現有目錄，我們的中國附屬公司主要從事的活動屬於鼓勵類產業目錄所列活動。

於2016年10月8日由商務部頒佈的《外商投資企業設立及變更備案管理暫行辦法》已生效，據此，外商投資企業的設立及變更(無需取得外商投資許可的特殊管理辦法項下之批文)須向商務主管部門備案。倘該外商投資企業適用於上述暫行辦法所訂明的範圍，則其須促使其指定代表或委託代理人在任何下列變更事項發生30日內通過綜合管理系統線上填報和提交關於任何變更備案的申請表格及相關文件：

1. 外商投資企業基本資料變更，包括名稱、註冊地址、企業類型、經營期限、投資行業、業務類型、經營範圍、無論其是否屬於國家規定的進口設備減免稅範圍、註冊資本、投資總額、組織架構、法定代表人、外商投資企業最終實際控制人資料、聯絡人及聯繫方式變更；
2. 外商投資企業投資者基本資料變更，包括投資人姓名(名稱)、國籍／地區或地址(註冊地或註冊地址)、證照類型及號碼、認繳出資額、出資方式、出資期限、資金來源地或投資者類型；
3. 外商投資企業的股權(股份)、合作權利及權益變更；
4. 外商投資企業合併、分立或終止；
5. 外資企業財產權益對外抵押或轉讓；
6. 倘外商投資企業為中外合作公司，中外合作公司外國合作者先行回收其任何投資；及
7. 若外商投資企業為中外合作公司，其委託其他方經營管理。

上述各項變更事項中，任何合併、分立及減資或其他事項應依照相關法律法規規定作出公告，有關公告手續應於備案時說明。倘上述任何變更事項涉及最高權力機構(倘在一家合作公司作為董事會，及倘在一家附屬公司作為股東)通過的決議，則有關決議通過時被視為事項發生變更；除非法律法規對任何變更事項的生效條件另有要求，則相應要求獲滿足時被視為事項發生變更。



### 有關收費公路建設及投資的法規

《中華人民共和國公路法》(「公路法」)為中國法律體制中適用於高速公路及收費公路業務的基本法。該法由全國人民代表大會於1997年7月3日採納並於1999年10月、2004年8月、2009年8月及2016年11月修訂。在中國境內從事公路(包括高速公路)(包括公路橋樑、公路隧道及公路渡口)的規劃、建設、使用及養護須遵守相關政府部門的監督及管理並應遵守公路法之規定。

交通部負責全國公路管理。縣級或以上的地方政府交通主管部門負責其行政區域內的公路管理。

中國政府高度重視公路開發，將公路建設納入國民經濟和社會發展計劃，公路發展遵循全面規劃、合理佈局、確保品質、保護環境、建設改造與養護並重的原則。

中國政府鼓勵國內外投資者投資建設及營運公路項目。根據公路法，一切公路受國家保護，任何單位和個人不得破壞、損壞或者非法佔用公路、公路用地及相關附屬設施。投資者須就各條公路設立具有法人地位的項目公司，而項目公司負責根據相關法律及規例開發、建設、經營及養護公路。根據法律及行政法規，項目公司獲准通過發行股票及債券籌集資金。

根據《公路法》，中國的公路按其在全國公路路網中的地位分為國道、省道、縣道和鄉道。

根據交通部頒佈之《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，按技術標準劃分的公路類別包括五類：高速公路、一級公路、二級公路、三級公路和四級公路。有關公路類別的詳情見「行業概覽—中國公路交通運輸」。

交通部負責協同國務院相關部門並諮詢相關省級政府部門，制定國道規劃，並須提交國務院批准，而負責交通的省級政府部門須與公路沿線下一級政府部門磋商制定省級公路規劃，並須提交省級政府批准及報國務院交通主管部門備案。

持有資質資格證書的公司及單位須於施工建設之前進行可行性調查、勘察及設計工

---

## 監管概覽

---

作以及取得相關交通主管部門的批准。公路建設須根據法律及規例規定的基礎設施建設程序進行。項目公司應向縣級以上交通主管部門取得公路建設的必要批文。

公路建設竣工後，該公路須經項目公司及相關政府機構進行驗收（「工程驗收」），未經驗收或未達標者，不得交付使用。

根據交通部於2004年3月31日頒佈並於2004年10月1日生效的《公路工程竣(交)工驗收辦法》（「驗收辦法」），工程驗收分為兩個階段：「交工驗收」和「竣工驗收」。交工驗收於公路建設竣工後由項目公司組織，並由公路設計、項目監理及承包商參與。根據驗收辦法，交工驗收為建設工程的初步評審，其目的為檢查建設工程是否遵守工程協議之規定，公路質量是否達標，以及驗收段能否交付以進入下一階段的施工。待公路建設竣工及進行各合同段的交工驗收後，項目公司須編製項目交工驗收報告。該報告向交通部門備案。一旦各合同段的交工驗收完成，項目公司須請求交通部認可的質量監督機構出具項目檢測報告。該檢測報告須向相關交通主管部門備案。倘交通主管部門於備案後15日內對該報告並無意見，則公路可交付運營。試運營期限不可超過三年。待首兩年試運營結束後，項目公司可申請竣工驗收，而竣工驗收由交通運輸主管部門組織。主要目的為檢測及評估公路工程及質量，以及評估公路工程項目各參建單位的表現。倘公路符合工程合約的設計標準及規定、政府許可及相關法律和規例，交通運輸主管部門將決定公路等級並出具項目竣工評估報告。倘項目公司未於三年試運營期限內申請竣工驗收，交通運輸主管部門可勒令項目公司提交申請。倘項目公司未遵守命令，則交通運輸主管部門可中止公路試運營。

根據自2005年6月1日起生效的《公路工程質量監督規定》，誠如上段所述，進行交工驗收前，質量監督機關檢測項目質量，並發出質量檢測意見。進行竣工驗收前，質量監督機關將審閱及鑒定項目質量，並發出質量鑒定報告。公路須通過質量鑒定後方可進行竣工驗收。根據於2006年8月1日生效的《公路建設監督管理辦法》，交通部須對全國範圍內的公路建設項目進行監督及管理，並按交通部之決定，依據其職能及職責，負責高速公路網建設項目以及其他重點公路建設項目的前期工作、施工許可證、招投標、項目質量控制、項

---

## 監管概覽

---

目進度、資金、安全管理及監督以及竣工驗收等工作。除交通部規定的監督及管理職能及職責外，按照交通部及本省行政區域內人民政府的決定，省級人民政府交通主管部門負責本行政區內公路建設項目及國家公路網絡建設項目及其他重點公路建設項目的監督管理。縣級或以上的地方政府交通主管部門負責其行政區域內公路建設項目的監督管理。

### 有關收費之條例

根據《公路法》，國家允許開發收費公路(包括橋樑及隧道)，但同時限制收費站點數目。

經營公路的項目公司收費經相關省級機關包括交通運輸主管部門批准。可獲批准經營收費公路者包括：

- 由縣級以上地方政府交通主管部門利用貸款或者向企業、個人集資建成的公路；
- 國內外投資者受讓收費公路收費權的公路；及
- 由國內外投資者投資建成的公路。

根據交通部、國家發改委及財政部於2008年8月20日頒佈並於2008年10月1日生效的《收費公路權益轉讓辦法》，收費公路權益指收費公路沿線的收費權及廣告及服務設施經營權；及收費公路權益轉讓指收費公路建成通車後，轉讓方將其合法取得的收費公路權益有償轉讓給受讓方的交易活動。轉讓方是指將合法取得的收費公路權益依法有償轉讓給受讓方的國內外經濟組織，包括不以營利為目的的專門建設和管理收費公路的法人組織和投資建設經營經營性收費公路的國內外經濟組織。受讓方乃指依法從轉讓方有償取得收費公路權益的國內外經濟組織。就轉讓政府還貸公路收費權而言，可以向省級人民政府申請延長收費期限，但延長的期限不得超過五(5)年。

---

## 監管概覽

---

根據國務院於2004年9月13日頒佈並於2004年11月1日生效的《收費公路管理條例》，交通部對收費公路的規定包括：

- 高速公路連續里程30公里以上，惟城市市區至當地機場的高速公路除外；
- 一級公路連續里程50公里以上；及
- 二車道的獨立橋樑、隧道，長度800米以上，四車道的獨立橋樑、隧道，長度500米以上。

技術等級為二級或以下的公路營運商不得收費。但是，國家確定的中西部省建設的二級公路，其連續里程60公里以上的，經依法批准，可以收取車輛通行費。

收費公路收費站的設置，由省級人民政府按照下列規定審查批准：

- 高速公路以及其他封閉式收費公路，除兩端出入口外，不得在主線上設置收費站。但是，省份之間確需設置收費站的除外；及
- 非封閉式收費公路上，相鄰收費站的間距不得少於50公里。

任何收費公路的收費期限須由省、自治區或直轄市人民政府直接按照下列標準審查批准：**(1)**政府還貸公路的收費期限，應按照用收費償還貸款或償還集資款的原則確定，特許期最長不得超過15年。對國家確定的中西部省、自治區、直轄市的政府還貸公路，收費的特許期最長不得超過20年；及**(2)**經營性收費公路的收費期限，按照收回投資並有合理回報的原則確定，最長收費期限不得超過25年。國家確定的中西部省、自治區、直轄市的經營性收費公路，特許期最長不得超過30年。

於2015年7月，交通部頒佈之《收費公路管理條例》(徵求意見稿)概述收費期限之計劃調整，其將允許較長的收費公路特許期及特許期屆滿後之維護費用。倘投資規模較大且投資回報期較長，彼等將允許若干收費公路特許期延長30年。截至最後實際可行日期，該修訂尚未生效。

車輛通行費的收費標準，應當依照價格法律、行政法規的規定進行聽證，並按照下列程序審查批准：**(1)**政府還貸公路的收費標準，由省、自治區、直轄市人民政府交通主管

---

## 監管概覽

---

部門會同同級價格主管部門、財政部門審核後，報本級人民政府審查批准；及(2)經營性收費公路的收費標準，由省、自治區、直轄市人民政府交通主管部門聯同同級價格主管部門審核後，報本級人民政府審查批准。

根據《公路法》，倘收費公路的收費權從第三方(包括政府或投資者)取得，收費權於合約期限屆滿後由出讓方收回。倘收費公路由國內外投資者投資建設及經營，約定的經營期限屆滿則相關公路由國家無償收回，由相關交通主管部門管理。

於2006年11月27日，交通部發佈《交通部關於進一步規範收費公路管理工作的通知》(「交通部通知」)。根據交通部通知，東部地區不得批准二級收費公路建設項目，而中、西部地區亦須嚴格控制二級收費公路新增建設項目審批。於2011年6月10日，交通部、財政部(「財政部」)、國家發改委、監察部及國務院糾正行業不正之風辦公室聯合發佈了《關於開展收費公路專項清理工作的通知》(「聯合通知」)。根據聯合通知，省級政府將組織領導清理不合理收費工作，並取締授權收費期屆滿的項目。於2012年12月，交通部頒佈《關於加快收費公路專項清理相關問題整改工作進度並報送有關材料的緊急通知》，敦促省級政府加快整改進程。

根據國務院於1999年4月26日向交通部及中國人民銀行發出的批准函，收費公路的收費權可予質押，作為內資銀行向收費公路運營商借出銀行貸款之擔保。質押人須於地市級以上交通主管部門登記。收費權質押人可根據法律及規例強制執行質押。

於2005年10月27日，交通部頒佈《關於收費公路試行計重收費的指導意見》。交通部基於實踐經驗在全國範圍內提出收費公路計重收費的指導意見。根據交通部、國家發改委及財政部頒佈的《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，所有收費公路須採納「鮮活農產品運輸「綠色通道」政策」。

---

## 監管概覽

---

於2012年7月24日，交通部、國家發改委、財政部、監察部及國務院糾正行業不正之風辦公室頒佈了《國務院關於批准交通運輸部等部門重大節假日免收小型客車通行費實施方案的通知》（「節假日免收通行費方案」）。根據節假日免收通行費方案，七座及以下小型客用車有權在中國重大法定節假期間使用若干免通行費的收費公路。

交通部辦公廳於2015年12月發佈有關《收費公路政府和社會資本合作操作指南（試行）》之指導方針，以促進及標準化收費公路公私合作夥伴關係。於2016年12月30日，國家發改委辦公廳及交通部辦公廳發佈《關於進一步做好收費公路政府和社會資本合作項目前期工作的通知》。

### 知識產權

#### 商標

《中華人民共和國商標法》（於1983年3月1日生效並於2001年10月27日修訂及其後於2013年8月30日修訂並於2014年5月1日生效）及《中華人民共和國商標法實施條例》（於2002年9月15日生效並於2014年4月29日修訂）規定，國家工商行政管理總局（「國家工商行政管理總局」）商標局（「商標局」）主管全國商標註冊和管理的工作。國務院轄下國家工商行政管理總局的商標評審委員會，負責處理商標爭議事宜。

註冊商標指經商標局核准註冊的商標，包括商品商標、服務商標、集體商標及證明商標。商標註冊人享有商標專用權。任何能夠將任何自然人、法人或其他組織的商品與他人的商品區別的可見標誌，包括文字、圖形、字母、數字、三維標誌、顏色組合或上述要素的組合，均可作為商標申請註冊。備案申請註冊的商標須有顯著特徵以便識別，並不得與他人先前取得的合法權利相衝突。商標註冊人有權標明「註冊商標」或註冊標記。

申請註冊的商標，經商標局初步審定後予以公告。對初步審定的商標，自公告之日起三個月內，任何享有先存權或利益的人士均可以提出異議。公告期滿無異議的，予以核准註冊。商標註冊證將獲發出，而該商標將獲公告。註冊商標的有效期限自核准註冊之日起為期十年。註冊商標有效期滿，需要繼續使用的，應當在期滿前十二個月內申請續期；在

---

## 監管概覽

---

此期間未能提出申請的，可以給予六個月寬限期。寬限期滿仍未提出申請的，其註冊商標即予註銷。每次續期的有效期為十年。續期一經核准，須予公告。

下述任何行為均會侵犯註冊商標的專用權：(1)在並無獲得註冊商標註冊人任何准許的情況下，就同類商品使用與註冊商標相同的商標；(2)在並無獲得註冊商標註冊人准許的情況下，就同類商品使用類似註冊商標的任何商標，或就類似商品使用與註冊商標相同或類似的商標以致很有可能產生混淆；(3)出售侵害註冊商標之商標專用權的商品；(4)偽造或未經授權生產另一註冊商標的標籤，或出售偽造或未經授權生產的任何該等標籤；(5)未經註冊商標註冊人同意改動註冊商標並將附有改動商標的商品推出市場；(6)協助及教唆侵害他人商標專用權及促使他人侵害商標專用權；或(7)對商標持有人的商標專用權造成其他傷害。

### 專利

在中國，專利主要受到全國人大常務委員會於1984年3月12日頒佈並於1992年9月4日、2000年8月25日及2008年12月27日修訂的《中華人民共和國專利法》及國務院於2001年6月15日頒佈並於2002年12月28日及2010年1月9日修訂的《中華人民共和國專利法實施細則》保護。中華人民共和國專利法及其實施細則規定的專利類型有三種：「發明」、「實用新型」及「外觀設計」。「發明」是指對產品、方法或者其改進所提出的新的技術方案；「實用新型」是指對產品的形狀、構造或者其結合所提出的適於實用的新的技術方案；「外觀設計」是指對產品的形狀、圖案、顏色或者其中任何兩種的結合所作出的富有美感並適於工業應用的新設計。「發明」專利權的期限為20年，而「實用新型」或「外觀設計」專利權的期限為10年，自申請日起計算。

### 域名

根據於2004年11月5日頒佈並於2004年12月20日生效的《中國互聯網域名管理辦法》，「域名」是指互聯網上識別和定位計算機的層次結構式的字符標識，與該計算機的互聯網協議(IP)地址相對應。域名註冊服務遵循「先申請先註冊」原則。完成域名註冊後，申請人成為其註冊域名之持有人。為維護域名註冊，持有人應於指定時間支付管理費用。倘域名持有人未能支付所須之任何費用，原域名註冊處將註銷域名，並以書面方式通知域名持有人。

### 計算機軟件著作權

根據於2002年2月20日頒佈並於2004年6月18日修訂的《計算機軟件著作權登記辦法》，國家版權局(「國家版權局」)為全國軟件著作權註冊管理之主管機構。國家版權局指定中國版權保護中心(「中國版權保護中心」)為軟件註冊機構。中國版權保護中心可在相關地點設立軟件註冊辦事機構，設立事宜須自設立當日起一個月內報國家版權局備案。申請登記的軟件應是獨立開發的，或者經原著作權人許可對原有軟件修改後形成的在功能或者性能方面有重要改進的軟件。

### 外匯及股息分派

#### 外匯

根據中華人民共和國國務院於1996年1月29日頒佈及於1996年4月1日生效，並其後於1997年1月14日及2008年8月5日修訂的《中華人民共和國外匯管理條例》(「外匯管理條例」)，人民幣一般可自由兌換以支付經常賬戶項目，如貿易及服務相關外匯交易及股息付款，惟除非事先取得外匯管理主管部門批准，否則不可就資本轉讓、直接投資、投資證券、衍生產品或貸款等資本金賬戶項目自由兌換。

於2015年3月30日，國家外匯管理局頒佈《關於改革外商投資企業外匯資本金結匯管理方式的通知》(「國家外匯管理局第19號通知」)，該通知於2015年6月1日生效。國家外匯管理局第19號通知規定，外商投資企業將其資本金賬戶的外匯兌換為人民幣享有更大靈活性，特別是當中規定，准許外商投資企業於辦理其中所規定的相關手續後，可使用其經兌換人民幣在中國進行股本投資。根據國家外匯管理局第19號通知，外商投資企業可選擇按照其實際業務需求，將其資本金賬戶中任何數額的外匯兌換為人民幣。經兌換人民幣須存放於指定賬戶，及倘外商投資企業需自該賬戶作出進一步付款，其仍需提供證明文件並通過銀行的審核程序。外商投資企業亦需在其經核准業務範圍內使用經兌換人民幣。

#### 股息分派

規管股息分派的主要法律包括中華人民共和國公司法、中華人民共和國外資企業法及其實施細則，以及中華人民共和國中外合作經營企業法及其實施細則規管。



---

## 監管概覽

---

根據該等法律法規，中國公司(包括外商獨資企業及中外合作經營企業)可以根據中國會計原則釐定的累計利潤(如有)派付股息。

外商獨資企業以往會計年度的虧損未彌補前，不得分配利潤；以往會計年度未分配的利潤，可與本會計年度可供分配的利潤一併分配。

中外合作經營企業的中外合作者可透過分配利潤或產品或採用各方協定的其他方式分配中外合作經營企業的收益。倘透過分配產品或採用其他方式進行收益分配，應根據相關稅法條文計算應納稅額。中外合作經營企業的中外合作者須根據彼等於合作合約下的協定分配收入並承擔風險及虧損。倘中外合作經營企業的中外合作者根據合作合約同意，於合作公司的期限屆滿後，合作經營企業的所有固定資產歸合作公司的中方所有，則雙方可於合作經營期間提高境外方的收益分配比率並允許境外方提前收回其投資。

代表外國投資者利潤權益的現金分派可在未取得相關外匯局批准或授權之情況下合法從中國匯出予外國投資者，前提是依法支付有關現金分派，且有關現金分派之付款符合中國法律適用之程序規定、各合作公司協議之相關條款及高速公路合作公司組織章程細則。從中國匯出代表本公司利潤權益的股息及其他分派／付款可透過提供該等匯款服務的商業銀行進行處理。根據《服務貿易外匯管理指引實施細則》和《國家外匯管理局關於進一步促進貿易投資便利化完善真實性審核的通知》，若一家公司需要向中國境外匯出超過50,000美元的利潤，則需要提交有關派利的董事會決議、稅收記錄表原件及證明將分派的利潤顯示匯出中國的利潤的財務報表。每筆利潤匯出后，匯款銀行須在相關稅收記錄表原件上蓋章並註明實際匯款金額和匯款日期。對於每筆匯款不超過50,000美元或等價的情況，匯款銀行一般不需要檢查交易文件。然而，對於外匯收據和付款的資金性質不清楚的情況，匯款銀行可要求相關國內公司或個人提供交易文件以供審查。

### 土地開發

根據於1986年6月25日頒佈並於2004年8月28日修訂的《中華人民共和國土地管理法》，任何國有建設土地，應當以出讓等有償方式授出，但城市基礎設施建設用地、公共事業及交通基礎設施用地，經縣級以上人民政府依法批准，可以以劃撥方式取得。

根據國土資源部於2001年10月22日頒佈的《劃撥用地目錄》，劃撥土地使用權可提供土地作為公路及交通設施用地，包括(1)公路、橋樑、交叉工程、隧道和渡口；(2)公路通信、監控、安全設施；(3)高速公路服務區(區內經營性用地除外)；公路養護道班(工區)；及(4)公路開發用地界外設置的公路防護、排水、防洪、防風沙設施及公路環境保護、監測設施。

### 環境保護

根據於1989年12月26日頒佈並自同日起生效，以及於2014年4月24日修訂並自2015年1月1日起生效的《中華人民共和國環境保護法》(「環境保護法」)，任何排放污染物的企業事業單位必須制訂環境保護規則及採取有效措施，控制或妥善處理其所產生的廢氣、廢水、廢渣、粉塵、惡臭氣體、放射性物質、噪聲、震動、電磁輻射及其他公害；任何排放污染物的企業事業單位必須向有關環境保護機關申報登記；任何排放污染物超過國家或地方規定標準的企業事業單位，必須繳納超標準排污費。

環境保護部會視乎個別情況及污染程度，對違反環境保護法的個人或企業處以不同處罰，包括警告、罰款、責令限期治理、責令停產、責令重新安裝遭擅自拆除或閒置的防治污染設施、對有關責任人員施予行政處分或責令關閉該等企業或機構。

於2014年12月19日，環境保護部頒佈《環境保護主管部門實施按日連續處罰辦法》，於2015年1月1日生效。辦法訂明按日連續處罰的基準、原則、適用範圍、實施程序及計罰方式。污染者獲處以每日罰款的天數應自緊隨勒令污染者糾正違法行為的書面決議下達予

---

## 監管概覽

---

污染者當日後一日起至相關環境保護主管部門於複查時發現污染者停止非法排放污染物當日止。

全國人大常務委員會於2008年2月28日修訂的《中華人民共和國水污染防治法》、於2000年4月29日及2015年8月29日先後修訂的《中華人民共和國大氣污染防治法》、於1996年10月29日頒佈並於1997年3月1日生效的《中華人民共和國環境噪聲污染防治法》及先後於2004年12月29日及2013年6月29日修訂的《中華人民共和國固體廢物污染環境防治法》，載有防治水污染、大氣污染、噪聲污染及固體廢物污染的詳細規定。

### 建設項目環境保護

根據於1998年11月29日頒佈並自同日起生效的《建設項目環境保護管理條例》，中國政府實行建設項目環境影響評價制度。建設單位須在可行性研究階段提交建設項目環境影響報告書、環境影響報告表或環境影響登記表，以取得批准。按照國家有關規定，不需要進行可行性研究的建設項目，建設單位須在建設項目開始前提交建設項目環境影響報告書、環境影響報告表或環境影響登記表，以取得批准。此外，建設項目竣工後，建設單位須向審批該建設項目環境影響報告書、環境影響報告表或環境影響登記表的环境保護行政主管部門申請竣工驗收。此等竣工驗收涉及對建設項目所需配套建設的環境保護設施的竣工驗收。分期建設、分期投入生產或者分階段交付使用的建設項目，其相應的環境保護設施須分期驗收。

### 勞動及社會保險

#### 勞動合同

根據全國人民代表大會常務委員會於2007年6月29日通過並自2008年1月1日起生效的《中華人民共和國勞動合同法》(「勞動合同法」)(於2012年12月修訂並自2013年7月1日起生效)，僱用關係應受書面勞動合同保護，該勞動合同應於僱員開始工作之日起一個月內簽訂。倘用人單位於僱用勞動者當日起計一個月以上但一年內仍未與其簽訂書面勞動合同，

則須於有關期間每月支付勞動者雙倍工資。此外，倘用人單位未有於僱用勞動者當日起計一年內與該勞動者簽訂書面勞動合同，則應視為該用人單位已與該勞動者簽訂無固定期限勞動合同。

### 社會保險及住房公積金

根據於2004年1月1日實施、於2010年12月20日修訂並於2011年1月1日生效的《工傷保險條例》、於1995年1月1日實施的《企業職工生育保險試行辦法》，於1997年7月16日頒佈的《國務院關於建立統一的企業職工基本養老保險制度的決定》，於1998年12月14日頒佈的《國務院關於建立城鎮職工基本養老保險制度的決定》及於1999年1月22日頒佈的《失業保險條例》以及於2011年7月1日實施的《中華人民共和國社會保險法》，用人單位有責任向中國職工提供福利計劃，包括養老保險、失業保險、生育保險、工傷保險及醫療保險。用人單位須向當地社會保險機構申請社會保險登記，並為其職工繳付保險費。用人單位未按時足額繳納社會保險費的，需在社會保險費徵收機構所要求的限期內繳納或補足，並自欠繳之日起，按日加收0.05%的滯納金；逾期仍不繳納的，由有關行政部門處欠繳數額一倍以上三倍以下的罰款。

根據國務院於1999年4月3日頒佈及於同日生效並於2002年3月24日修訂的《住房公積金管理條例》，單位須向住房公積金管理中心登記住房公積金，並在該住房公積金管理中心審核後，就職工住房公積金存款在相關銀行完成辦理開立賬戶的手續。單位須代表其職工繳納住房公積金供款。供款須向地方行政主管部門繳納。倘未能繳納供款，單位可被罰款，並被責令在指定期限內補繳欠款。

## 歷史、發展及公司架構

### 公司及業務發展的主要里程碑

下表概述本集團就現有業務組合而言於公司及業務發展方面的主要里程碑：

年份	主要事件
1994年	ZIL於10月成立路勁中國且AIG-AIF於11月加入ZIL成為路勁中國的股東。
1996年	路勁基建在百慕達註冊成立為一家投資控股公司。 路勁基建股份於7月在聯交所上市。
1997年	我們成立長益高速公路合作公司。
2003年	我們成立保津高速公路合作公司。
2005年	我們成立唐津高速公路合作公司。
2011年	我們收購龍城高速公路合作公司的40.0%股權。
2014年	我們收購馬巢高速公路合作公司的49.0%股權。

於往績記錄期間，我們的高速公路合作公司獲得下列獎項：

高速公路合作公司	主要獎項
長益高速公路合作公司	由湖南省高速公路管理局頒發之2014年及2015年「全省高速公路運營管理工作目標管理優勝單位」
馬巢高速公路合作公司	由安徽省交通運輸廳頒發之2013年至2014年「全省交通運輸行業文明單位」
唐津高速公路合作公司 保津高速公路合作公司	由北京世標認證中心有限公司於2016年頒發之「世標認證—高速公路運營管理」

### 公司歷史及本集團之發展

#### 我們的投資控股公司

路勁中國(於重組前持有我們全部的收費公路權益，並且重組後我們通過其持有我們全部的高速公路權益)於1994年10月5日註冊成立，並於1994年10月18日成為惠記的間接全資附屬公司。

於1994年11月，在為其收費公路項目開發提供資金時，路勁中國(惠記集團當時所持全部收費公路項目權益轉讓予該公司)通過按面值向AIG-AIF發行新股換取現金，籌集資金3.2億港元，路勁中國因此變更為由惠記集團擁有60%股權及由AIG-AIF擁有40%股權。惠記集團獲AIG-AIF支付溢價4.95千萬港元，作為該項交易的一部分。

此後兩年，自1995年2月至1996年3月，路勁中國按面值向惠記集團及AIG-AIF先後進行六次新股發行以籌集現金，新股發行乃按惠記集團及AIG-AIF的股權比例60:40進行，為收費公路投資籌集資金總額5億港元。

---

## 歷史、發展及公司架構

---

於1996年3月，惠記集團將其所持路勁中國的5%權益按總對價1.28億港元出售予HPEM Funds。其後於1996年5月，惠記集團行使期權，按價格約9.082千萬港元向AIG-AIF購買路勁中國的5%股權，該價格乃基於與AIG-AIF協定的有關於路勁中國的初始投資的條款而釐定，其包括自AIG-AIF初始認購完成當日至惠記集團行使期權當日期間按年度複利25%計算的溢價。繼該等交易後，惠記集團及AIG-AIF分別持有路勁中國的60%及35%權益，而餘下權益由HPEM Funds持有。

於1996年6月，惠記集團、AIG-AIF及HPEM Funds將其所持路勁中國的股權出售予路勁基建，按比例換取路勁基建的權益。路勁中國成為及繼續作為路勁基建的全資附屬公司。繼一次公開發售新股(佔路勁基建緊隨是次發售後股份約26%)後，路勁基建股份於1996年7月4日在聯交所上市，籌集所得款項總額約11.80億港元。於路勁基建上市時，惠記集團持有路勁基建約44.4%的股權，自此一直為路勁基建的最大單一控股股東。

有關我們通過其持有高速公路合作公司權益的中間控股公司的公司股權歷史之詳情，見「附錄六一法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的其他資料」。

### 我們的高速公路合作公司

我們過往對收費公路的投資包括收費高速公路及普通公路。我們於近幾年逐步撤出普通公路投資，作為重組之一部分，我們於普通公路合作公司的餘下權益已轉讓予餘下路勁基建集團。因此，我們於下文討論有關我們投資高速公路合作公司的公司歷史。

## 歷史、發展及公司架構

我們在早期成立及其後撤出的高速公路合作公司之詳情如下：

高速公路項目 <sup>(1)(2)</sup>	合作協議日期 (高速公路合作公司 成立日期)	高速公路合作公司 總註冊資本(年份)	我們的(累計) 注資(年份) <sup>(3)</sup>	我們所持註冊資本 百分比(年份)	合作期限 (屆滿日期)	轉讓協議日期(對價)
梅觀高速公路	1993年12月4日 (1994年3月8日)	人民幣1.05億元 (1993年)	人民幣4.725千萬元 (1993年)	45%(1993年)	25年(2019年3月8日)	1999年3月5日 (人民幣6.252億元)
		人民幣2億元(1994年)	人民幣9千萬元 (1994年)	45%(1994年)	屆滿，其後於1996年	
		人民幣2.49億元 (1995年)	人民幣1.1205億元 (1995年)	45%(1995年)	延長至30年(2024年)	
		人民幣3.324億元 (1996年)	人民幣1.4958億元 (1996年)	45%(1996年)	3月8日屆滿)	
廣三高速公路	1994年2月4日 <sup>(4)</sup> (1993年6月19日)	1.38千萬美元(1993年)	零 <sup>(4)</sup>	零 <sup>(4)</sup>	12年(2005年6月19日)	2006年10月9日 (零對價)
		3.372千萬美元(1994年)	1.18千萬美元(1994年)	35%(1994年)	延長至25年(2018年 6月19日屆滿)	
機荷高速公路	1996年9月5日 (1996年10月4日)	人民幣3.30億元 (1996年)	人民幣1.485億元 (1996年)	45%(1996年)	30年(2026年10月4日)	2009年6月1日 (人民幣10.688億元)
		人民幣4.40億元 (1996年)	人民幣1.98億元 (1996年至1997年)	45%(1997年)	屆滿)	

附註：

- 梅觀高速公路為一條六車道及四車道收費高速公路，全長19.3公里，連接廣東省深圳市梅林檢查站和廣東省深圳市觀瀾黎光檢查站。廣三高速公路為一條四車道收費高速公路，全長52公里，為廣東高速公路網的重要組成部分，連接廣州市和廣東省西部地區及廣東省臨近地區其他省份。機荷高速公路為位於廣東省的一條六車道收費高速公路，全長23.31公里，連接梅觀高速公路清湖互通立交橋和荷坳。
- 梅觀高速公路合作公司、廣三高速公路合作公司及機荷高速公路合作公司的高速公路合作夥伴，以及彼等於我們成為相關高速公路合作公司之合作夥伴時及於緊接我們出售相關權益之前所持註冊資本的百分比如下：

高速公路項目	高速公路合作夥伴	於我們成為高速公路	
		合作夥伴時 高速公路合作夥伴 所持註冊資本百分比	緊接出售之前 高速公路合作夥伴 所持註冊資本百分比
梅觀高速公路	深圳高速公路股份有限公司	55%	55%
廣三高速公路	廣東省佛山公路工程公司	55%	65%
	香港豐利年有限公司	10%	0% <sup>(5)</sup>
機荷高速公路	深圳高速公路股份有限公司 (前稱為深圳高速公路開發公司)	55%	55%

倘當時已完成上市，則深圳高速公路股份有限公司及廣東省佛山公路工程公司均將被視為本公司之關連人士，僅因為彼等各自持有相關高速公路合作公司的10%或以上股權。於分別訂立有關成立或收購梅觀高速公路合作公司及廣三高速公路合作公司之協議時，該兩家公司均屬獨立第三方。

- 我們的注資(包括初始注資及於註冊資本增加(如有)之後的後續注資)均以現金作出。合作夥伴的初始注資

## 歷史、發展及公司架構

及於註冊資本增加(如有)之後的後續注資亦以現金形式作出，惟梅觀高速公路合作公司的高速公路合作夥伴以現金及在建工程注資。

- (4) 根據於1994年2月4日訂立的補充合作協議，我們收購廣三高速公路的35%權益，廣三高速公路乃由廣東省佛山公路工程公司及香港豐利年有限公司(獨立第三方)於1993年6月19日成立的高速公路合作公司。
- (5) 於1999年3月8日，香港豐利年有限公司撤出廣三高速公路合作公司，將其所持10%的股權轉讓予廣東省佛山公路工程公司。

根據廣三高速公路合作公司投資初期條款項下的擔保，我們收到來自廣三高速公路的分派形式款項約人民幣8.505億元，此後無權享有高速公路合作公司條款下的進一步分派款，其後我們根據日期為2006年10月9日的協議，按零對價向佛山市龍成公路投資有限公司、廣東省高速公路有限公司、佛山市南海土地資源開發總公司及佛山市三水區交通基礎建設集團公司轉讓35%的股權。該轉讓符合有關法律法規。

我們根據日期分別為1999年3月5日及2009年6月1日的協議，將梅觀高速公路合作公司及機荷高速公路合作公司的45%股權分別轉讓予我們的高速公路合作夥伴深圳高速公路股份有限公司，此乃由於我們認為此項收購為我們變現梅觀高速公路及機荷高速公路投資的良機，因此我們分別錄得出售梅觀高速公路合作公司及機荷高速公路合作公司股權的收益約2.12億港元及5.63億港元。該轉讓符合有關法律法規。

我們所收購及目前持有的高速公路合作公司之詳情如下：

高速公路項目 <sup>(1)</sup>	高速公路 合作公司合約 <sup>(2)</sup> (高速公路合作公司 成立日期 <sup>(5)</sup> )	高速公路合作公司 總註冊資本 <sup>(2)</sup> (人民幣百萬元)(年份)	我們的(累計) 註冊資本注資 <sup>(3)</sup> (人民幣百萬元)(年份)	我們所持註冊資本 百分比	合作資期限 (屆滿日期)
長益高速公路	1997年8月29日 (1997年10月14日)	556.0(1997年)	240.0(1997年)	43.17%(1997年)	27年(2024年10月13日 屆滿)
		573.0(2000年)	247.4(2000年)	43.17%(2000年)	
保津高速高速公路	2003年6月27日 (2003年9月3日)	960.0(2003年)	384.0(2003年)	40%(2003年)	30年(2033年9月2日 屆滿)
唐津高速公路	2005年1月17日 (2005年1月31日)	710.1(2005年)	319.6(2005年)	45%(2005年)	18年(2023年1月30日 屆滿)
龍城高速公路	2011年4月14日 (2008年1月15日) <sup>(4)</sup>	1,000(2011年) <sup>(4)</sup>	400.0(2011年)	40%(2011年)	30年(2041年6月17日 屆滿)
			450.0(2011年) <sup>(4)</sup>	45%(2011年) <sup>(4)</sup>	
		1,467.0(2012年)	660.2(2012年)	45%(2012年)	
馬巢高速公路	2014年4月16日 (2010年12月6日) <sup>(5)</sup>	575.0(2014年) <sup>(5)</sup>	281.8(2014年)	49%(2014年)	30年(2044年5月22日 屆滿)



## 歷史、發展及公司架構

附註：

(1) 於最後實際可行日期，高速公路合作夥伴及其所持註冊資本的百分比如下：

高速公路項目	高速公路合作夥伴	高速公路合作夥伴 所持註冊資本 百分比
長益高速公路	湖南省高速公路建設開發總公司	56.83%
保津高速公路	河北省高速公路開發有限公司	60%
唐津高速公路	河北省高速公路開發有限公司 (前稱為河北省道路投資管理處)	55%
龍城高速公路	晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司 (前稱為晉中市公用基礎設施投資建設有限責任公司)	54.02% <sup>(6)</sup>
	晉中路通公路開發有限公司	0.98%
馬巢高速公路	安徽省交通控股集團有限公司) (前稱為安徽省交通投資集團有限責任公司)	51%

湖南省高速公路建設開發總公司、河北省高速公路開發有限公司、晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司及安徽省交通控股集團有限公司均為100%中國國有公司，被視為本公司的關連人士，乃僅因彼等於相關高速公路合作公司持有10%或以上股權。於訂立有關成立相關高速公路合作公司之協議時，該等公司均為獨立第三方。

- (2) 我們的多個高速公路項目通過多家合作公司持有(見「歷史、發展及公司架構—重組—附註(2)」)。與一個高速公路項目相關的全部高速公路合作公司的註冊資本及我們對彼等的累計注資在本表格內進行匯總。各高速公路合作公司乃受我們與我們高速公路合作夥伴之間訂立的高速公路合作合約及相關高速公路合作公司之章程細則所規管。
- (3) 我們的注資(包括初始注資及於註冊資本增加(如有)之後的後續注資)均以現金作出。我們的高速公路合作夥伴的初始注資及於註冊資本增加(如有)之後的後續注資亦以現金形式作出，惟我們的保津高速公路合作夥伴及唐津高速公路合作夥伴的注資以資產注資，相關注入資產的價值與彼等高速公路收費權一致。
- (4) 龍城高速公路合作公司自2011年6月17日成為一家高速公路合作公司，其於成為一家高速公路合作公司之前的註冊資本為人民幣1億元。成為一家高速公路合作公司後，其註冊資本於2011年6月增至人民幣10億元。由於持有龍城高速公路合作公司9%註冊資本的一家合作夥伴未能繳付注資金額，我們同意出資總計人民幣5千萬元以作為額外5%的註冊資本。因此，我們所持龍城高速公路合作公司的註冊資本百分比增至45%。
- (5) 馬巢高速公路合作公司自2014年5月22日成為一家高速公路合作公司，此前由馬巢高速公路合作夥伴全資擁有，於成為一家高速公路合作公司之前，馬巢高速公路合作公司註冊資本為人民幣2.86億元。成為一家高速公路合作公司後，其註冊資本於2014年9月增至人民幣5.75億元。

---

## 歷史、發展及公司架構

---

- (6) 龍城高速公路合作公司董事會於2017年2月15日以書面決議案的方式批准晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司向山西省晉中路橋建設集團有限公司建議轉讓其(54.02%中)3.02%的股權。晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司及山西省晉中路橋建設集團有限公司(作為新龍城高速公路合作夥伴)所持註冊資本比例相應變動。本集團及晉中路通公路開發有限公司所持股權比例及註冊資本保持不變。本集團及晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司之現有管理模式及董事比例保持不變。截至最後實際可行日期，由於須受限於批准程序之完成，故該建議轉讓尚未生效。

### 重組

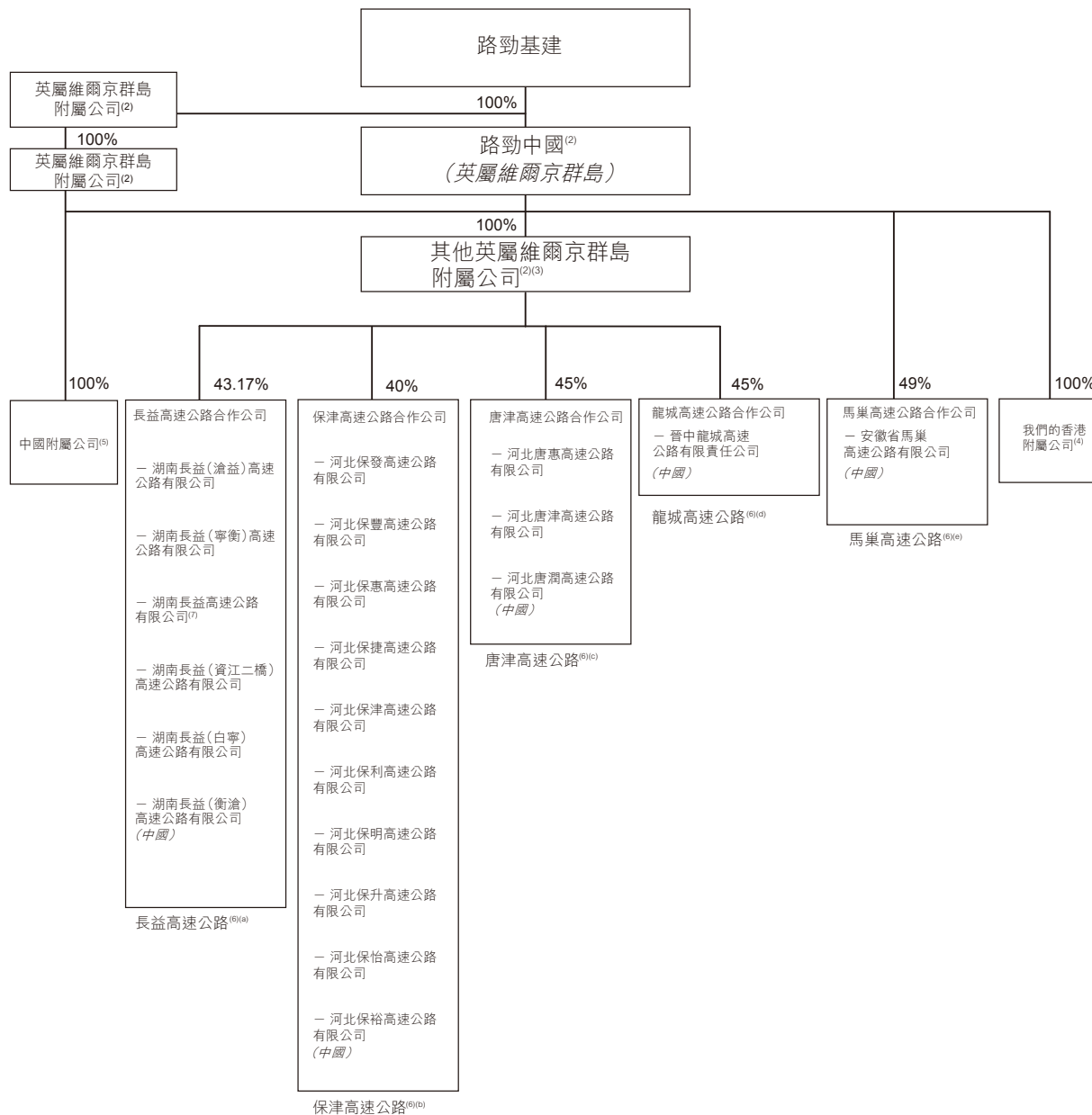
於2016年9月28日，作為重組之一部分，路勁中國(i)將其所持17家投資控股公司(其通過該等公司持有公路權益)的全部股權轉讓予路勁基建的全資附屬公司，經參考該等公司各自於2016年8月31日的未經審核資產淨值釐定，總對價約1.8278億港元；及(ii)收購在中國僱用我們員工的路勁基建營運附屬公司的投資控股公司全部已發行股本，對價約1.185千萬港元(基於該公司於2016年8月31日的未經審核綜合資產淨值釐定)。

本公司於2016年11月16日在百慕達根據百慕達公司法註冊成立為一家獲豁免有限公司。於2016年12月1日，一股股份乃按面值發行及配發予新選，因而本公司成為新選的直接全資附屬公司。作為重組的一部分，為籌備上市，本公司成為本集團的控股公司。

# 歷史、發展及公司架構

## 重組及全球發售前之股權架構

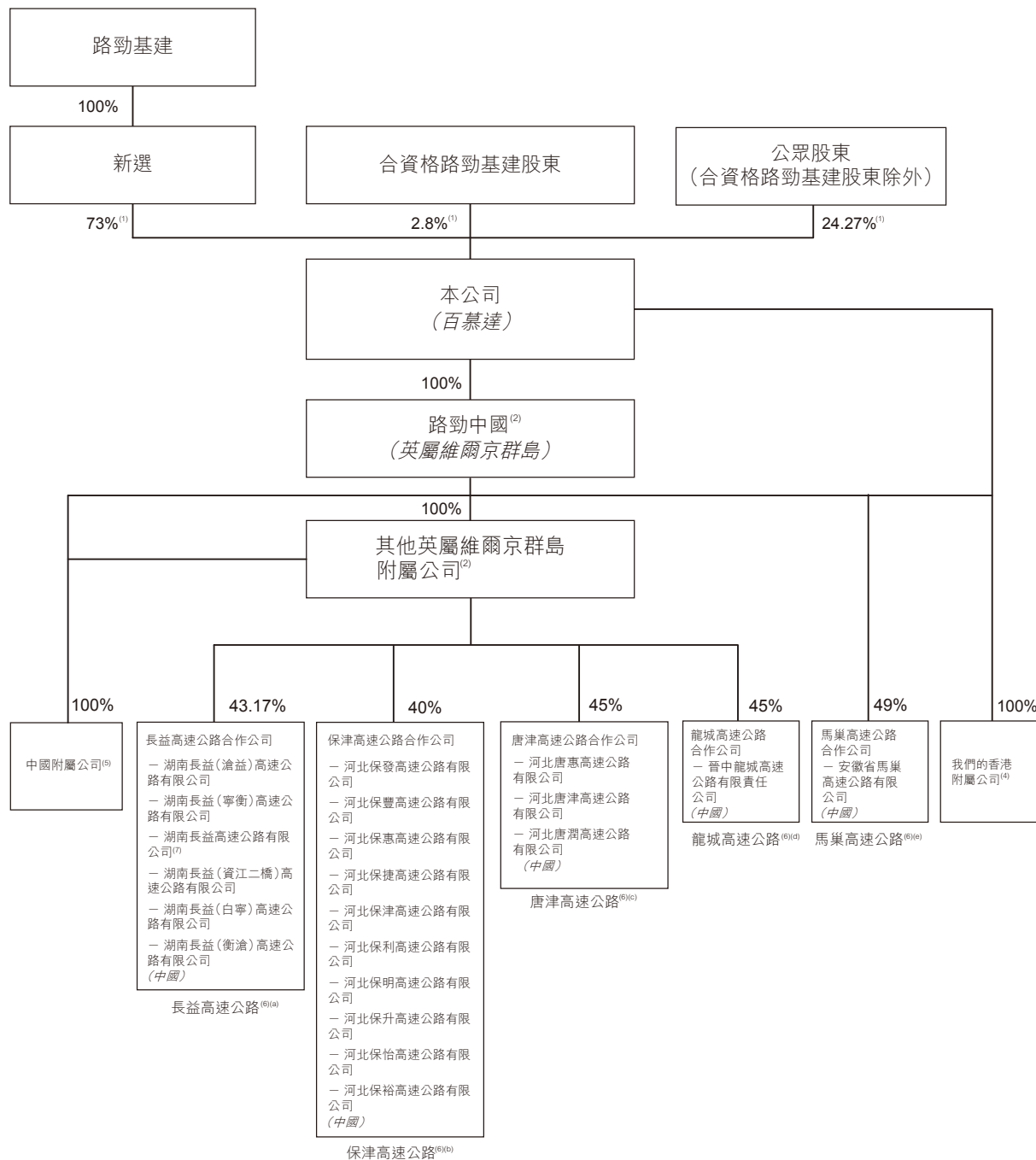
本集團於重組及全球發售前之公司及股權架構以及我們各附屬公司的簡要資料如下：



# 歷史、發展及公司架構

## 緊隨重組及全球發售完成後股權架構

本集團於緊隨上市後的公司及股權架構(假設未行使超額配股權及合資格路勁基建股東根據優先發售悉數認購彼等的保證配額)以及我們各附屬公司的簡要資料如下：



## 歷史、發展及公司架構

附註：

- (1) 新選、合資格路勁基建股東及公眾股東各自所持股份百分比乃基於假設超額配股權未獲行使及合資格路勁基建股東根據優先發售悉數認購彼等的保證配額。
- (2) 我們英屬維爾京群島附屬公司之簡要資料如下：

附屬公司名稱	註冊成立／ 營運地點	註冊成立日期	於2016年 12月31日的 已發行及 繳足普通股	佔已發行 普通股股本／ 本公司 持有註冊資本 之比例 <sup>(ix)</sup>	主營業務
路勁中國 <sup>(v)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1994年10月5日	2,000,000,000港元	100%	投資控股
路安 <sup>(iv)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1996年1月18日	16,000,000美元	100%	投資控股
安達 <sup>(iii)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1996年1月18日	1美元	100%	投資控股
路發 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年3月18日	1美元	100%	投資控股
路雄 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年3月25日	1美元	100%	投資控股
路聯 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年6月10日	1美元	100%	投資控股
路捷 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年6月10日	1美元	100%	投資控股
路冠 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年7月15日	1美元	100%	投資控股
路耀 <sup>(i)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1997年7月15日	1美元	100%	投資控股
路基 <sup>(iii)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1998年11月10日	1美元	100%	投資控股
路邦 <sup>(iii)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1998年11月10日	1美元	100%	投資控股
路昇 <sup>(ii)</sup>	英屬維爾京群島／香港	1999年9月21日	1美元	100%	投資控股
誠智 <sup>(vi)</sup>	英屬維爾京群島	2005年10月18日	1美元	100%	投資控股
勁投國際控 股有限公司	英屬維爾京群島 <sup>(vii)</sup>	2016年9月21日	1美元	100%	投資控股
RKE Finance 2016 (A) Limited	英屬維爾京群島 <sup>(viii)</sup>	2016年10月6日	1美元	100%	為本集團安排 融資
RKE Finance 2016 (B) Limited	英屬維爾京群島 <sup>(viii)</sup>	2016年10月6日	1美元	100%	為本集團安排 融資

- (i) 路發、路雄、路聯、路捷、路冠及路耀持有我們於長益高速公路合作公司的投資。
- (ii) 路昇持有我們於保津高速公路合作公司的投資。
- (iii) 安達、路基及路邦持有我們於唐津高速公路合作公司的投資。
- (iv) 路安持有我們於龍城高速公路合作公司的投資。
- (v) 路勁中國直接持有我們於馬巢高速公路合作公司的投資。
- (vi) 誠智概無任何業務且概無持有我們於高速公路合作公司中的任何投資。
- (vii) 勁投國際控股有限公司概無任何業務且概無持有我們於高速公路合作公司中的任何投資。

## 歷史、發展及公司架構

- (viii) RKE Finance 2016 (A) Limited及RKE Finance 2016 (B) Limited均僅為本集團安排融資。彼等概無任何業務服務且概無持有我們於高速公路合作公司中的任何投資。
- (ix) 除本公司直接全資擁有的路勁中國外，上文附註(2)所述全部其他附屬公司均為本公司通過路勁中國擁有之間接全資附屬公司。
- (3) 重組前，我們的英屬維爾京群島附屬公司包括路勁中國出售的公司(作為重組的一部分)，該等附屬公司持有我們於公路合作公司中的權益。詳情見「附錄六—法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的更多詳情—5.公司重組」。
- (4) 我們的香港附屬公司之簡要資料如下：

附屬公司名稱	註冊成立／ 營運地點	註冊成立日期	於2016年 12月31日的 已發行及 繳足普通股 股本(或景海 有限公司及 盈紀有限公司 於2017年 4月25日 由本公司 直接持有)	佔已發行 普通股股本／ 本公司間接 持有註冊資本 之比例	主營業務
勁投國際控股有限 公司(前稱為勁投 國際控股有限公司)	香港	2016年10月12日	1港元	100%	投資控股
景海有限公司 (「景海有限公司」)	香港	2017年3月30日	1港元	100%	向本集團提 供行政服務
盈紀有限公司 (「盈紀有限公司」)	香港	2017年3月30日	1港元	100%	向本集團提 供行政服務

重組前，我們的香港附屬公司(作為重組的一部分由路勁中國出售)持有我們於普通公路合作公司中的權益。詳情見「附錄六—法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的更多詳情—5.公司重組」。

- (5) 我們中國附屬公司之簡要資料如下：

附屬公司名稱	註冊成立及 營運地點	成立日期	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	本公司間接 持有註冊資本 之比例	主營業務
路勁企業管理 顧問(深圳) 有限公司	中國	2006年7月17日	人民幣5,600,000元	100%	投資諮詢及管理 諮詢
深圳市路龍 投資管理 有限公司	中國	2011年2月23日	人民幣10,000,000元	100%	投資管理及諮詢
深圳市路廣 企業管理 有限公司	中國	2015年7月16日	人民幣500,000元	100%	投資諮詢及 管理諮詢

## 歷史、發展及公司架構

作為重組的一部分，誠智管理有限公司直接或間接擁有的兩家中國附屬公司路勁企業管理顧問(深圳)有限公司及深圳市路龍投資管理有限公司已自餘下路勁基建集團轉讓予本集團。見「附錄六一法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的更多詳情—5.公司重組」。

- (6) 各高速公路合作公司已自政府部門獲得其業務所需之全部許可及批准，包括有效的營業執照及經營相關高速公路的權利。高速公路合作公司之簡要資料如下：

(a) 長益高速公路合作公司

長益高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
湖南長益(白寧) 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣97,011,500元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(白寧段)
湖南長益(滄益) 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣98,985,400元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(滄益段)
湖南長益(衡滄) 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣101,695,200元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(衡滄段)
湖南長益(寧衡) 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣98,458,100元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(寧衡段)
湖南長益 (資江二橋) 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣78,328,300元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(資江二橋段)
湖南長益 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣98,553,500元	43.17%	投資、開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(長白段)

(b) 保津高速公路合作公司

保津高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
河北保發高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣96,287,600元	40%	投資及經營及管理中國河北省的保津高速公路(霸州東段)

## 歷史、發展及公司架構

保津高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
河北保豐高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣95,700,000元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (容城至雄縣西段)
河北保惠高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣96,007,600元	40%	投資及經營及管理中國 河北省保津高速公路 (霸州中段)
河北保捷高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣97,262,000元	40%	投資及經營及管理中國 河北省保津高速公路 (雄縣至霸州段)
河北保津高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣96,843,600元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (徐水至容城段)
河北保利高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣97,359,600元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (雄縣東段)
河北保明高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣90,030,400元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (霸州至天津界段)
河北保昇高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣96,507,600元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (雄縣段)
河北保怡高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣96,575,200元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (容城段)
河北保裕高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣97,426,400元	40%	投資及經營及管理中國 河北省的保津高速公路 (霸州西段)



## 歷史、發展及公司架構

### (c) 唐津高速公路合作公司

唐津高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
河北唐惠高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣287,324,000元	45%	投資及經營及管理中國 河北省的唐津高速公路 (陳莊至豐南段)
河北唐津高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣250,300,000元	45%	投資及經營及管理中國 河北省的唐津高速公路 (豐南至冀津界段)
河北唐潤高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣172,524,000元	45%	投資及經營及管理中國 河北省的唐津高速公路 (雙廟至陳莊段)

### (d) 龍城高速公路合作公司

龍城高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
晉中龍城高速公路 有限責任公司	中國	中國	人民幣1,467,000,000元	45%	投資及開發、經營及管 理中國山西省龍城高速 公路

### (e) 馬巢高速公路合作公司

馬巢高速公路 合作公司名稱	註冊地點	營運地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	我們持有 註冊資本 之比例	主營業務
安徽省馬巢 高速公路 有限公司	中國	中國	人民幣575,000,000元	49%	投資及開發、經營及管 理中國安徽省馬巢高速 公路

### (7) 湖南長益高速公路有限公司附屬公司的簡要資料載列如下：

附屬公司名稱	註冊地點	經營地點	於2016年 12月31日的 實繳註冊資本	湖南長益 高速公路 有限公司 持有註冊 資本之比例	主營業務
湖南省湘益 投資置業 有限公司	中國	中國	人民幣20,000,000元	100%	於中國從事國內廣告設 計、製作及分銷

有關我們附屬公司及高速公路合作公司的更多詳情，見「附錄六 — 法定及一般資料 — A. 有關本公司及本集團的其他資料」。

## 上市的原因

上市將允許餘下路勁基建集團專注於在中國、香港及其他地方投資及開發、經營及管理物業發展，及繼續管理除外公路直至收費公路的經營權到期或提前終止。本公司將專

---

## 歷史、發展及公司架構

---

注於高速公路項目的投資及開發、經營及管理。此將使得兩個分開的管理團隊職責區分更清晰，且能採用不同的業務策略以更好地適應彼等之業務、增強彼等分別專注於餘下路勁基建集團及本集團之業務機會的能力。

就形象而言，上市將使得本公司及路勁基建建立彼等各自之形象以吸引不同的投資者 — 餘下路勁基建集團為物業開發商及本集團為高速公路營運之投資者。此外，預期上市項下新股份的發行亦將使本公司籌得所得款項，以達到載於「未來計劃及所得款項用途 — 所得款項用途」中之目的。

## 行業概覽

本節及本招股章程其他章節包含施偉拔發佈的獨立行業報告中的統計數據、行業數據或行業相關的其他資料，以及多份公開的政府或官方來源的資料。我們相信，該等資料的來源為有關資料的適當來源，並已合理審慎地摘錄及轉載該等資料。我們並無理由相信該等資料屬虛假或含誤導成份或遺漏任何事實致使該等資料屬虛假或含誤導成份。該等資料並未經本公司、聯席保薦人、聯席全球協調人、包銷商、彼等各自之任何董事、高級行政人員、聯屬人士、顧問或代表及參與全球發售之任何其他各方獨立核實，且不會就其準確性發表任何聲明。因此，閣下不應過度依賴於施偉拔編製之行業報告。董事在採取合理審慎態度後進一步確認，自本報告日期起，市場資料概無重大不利變動，以致可能限制、反駁或影響本節所載資料。

本節中「公路」一詞包括《公路工程技術標準》下的五類公路，其中包括高速公路。

### 資料來源

我們已委託獨立交通顧問施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「施偉拔」)分析中國高速公路行業及五個高速公路項目的交通及收入預測。

施偉拔成立於2003年，為一家專門從事收費公路的交通規劃、工程及營運的獨立諮詢公司。該公司於中國收費公路行業擁有逾10年經驗，在中國各省份已完成逾100多個高速公路項目的研究服務。

施偉拔已編製五份報告(「施偉拔報告」)，標題如下：

- 河北省保津高速公路交通量和通行費預測研究—摘要簡本
- 河北省唐津高速公路交通量和通行費預測研究—摘要簡本
- 湖南省長益高速公路交通量和通行費預測研究—摘要簡本
- 山西省龍城高速公路交通量和通行費預測研究—摘要簡本
- 安徽省馬巢高速公路交通量和通行費預測研究—摘要簡本

施偉拔報告中收集的資料已通過直接調研資料(例如在各個收費站有關交通量的調查資料)以及間接調研資料(例如從項目公司以及一些第三方資料)獲取數據資料(例如從政府或者官方部門)獲取。

社會經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長模式、交通發展規劃和項目周邊地區的未來發展項目預測。施偉拔報告中的交通量預測乃根據業界普遍接受的工作流程與行業慣例作出。施偉撥已確認，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷、審慎以及盡職調查。

## 行業概覽

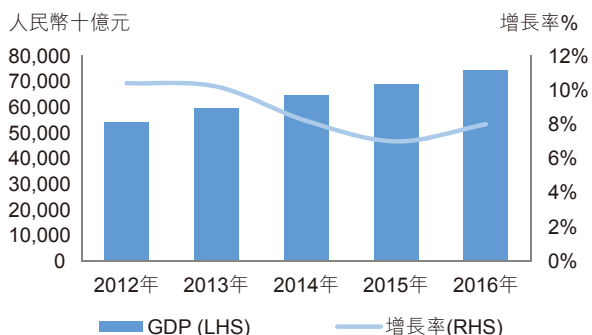
本節使用施偉拔報告若干資料及多份公開的政府或官方資料，以便向潛在投資者提供有關由高速公路合作公司經營之公路及高速公路分類、五個高速公路項目所在省份的社會經濟發展及中國及相關省份有關公路或高速公路行業的政府政策的資料。施偉拔就編製施偉拔報告收取費用約人民幣1,500,000元。

### 中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況

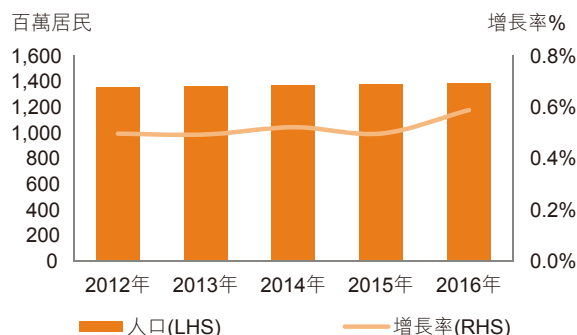
本公司擁有權益之高速公路的車流量將很大程度上受該高速公路所屬區域的社會經濟因素影響。

中國擁有逾14億人口，為世界人口最多的國家。於2016年，隨著國內生產總值（「GDP」）達人民幣74.4萬億元（11.1萬億美元）及人均GDP達人民幣53,816.5元（8,018.0美元），中國超過日本成為世界第二大經濟體。自1978年開始市場改革以來，中國經濟從計劃經濟向更市場化的經濟過渡。儘管增長率於近幾年普遍放緩，中國名義GDP於過去5年每年的增長率平均為8.8%以上。

中國名義GDP增長率



中國人口增長率

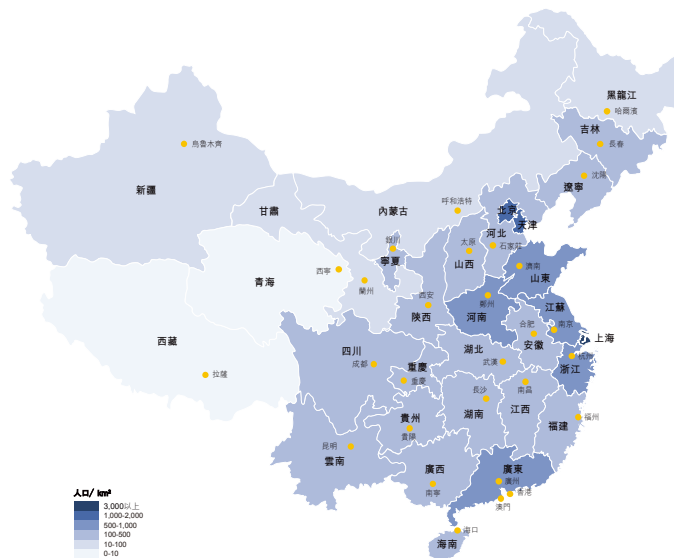


來源：中國國家統計局

於十二五規劃（2011年至2015年）及最新的十三五規劃（2016年至2020年）中，中國描繪其「全面建成小康社會」之目標，向國內消費及創新創業邁進，以實現更加平衡及可持續的經濟社會發展。於最新的五年規劃中，中國將GDP增速目標設為每年6.5%，於2020年達到將2010年的GDP及人均收入翻一番。

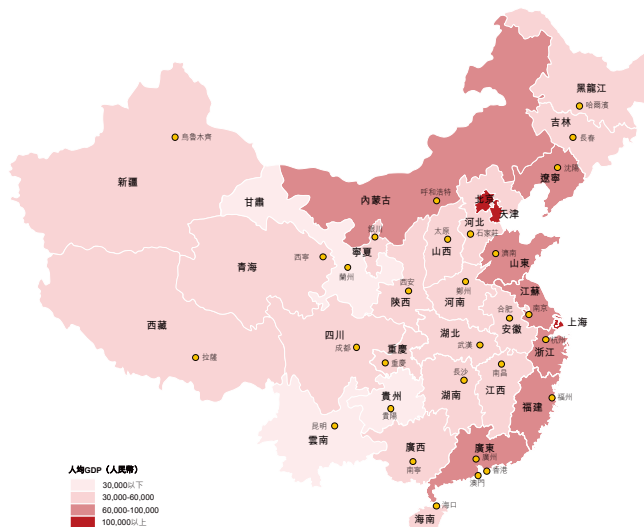
## 行業概覽

### 中國人口密度分佈圖



來源：中國國家統計局，第6次全國人口普查

### 人均GDP密度分佈圖



來源：中國國家統計局

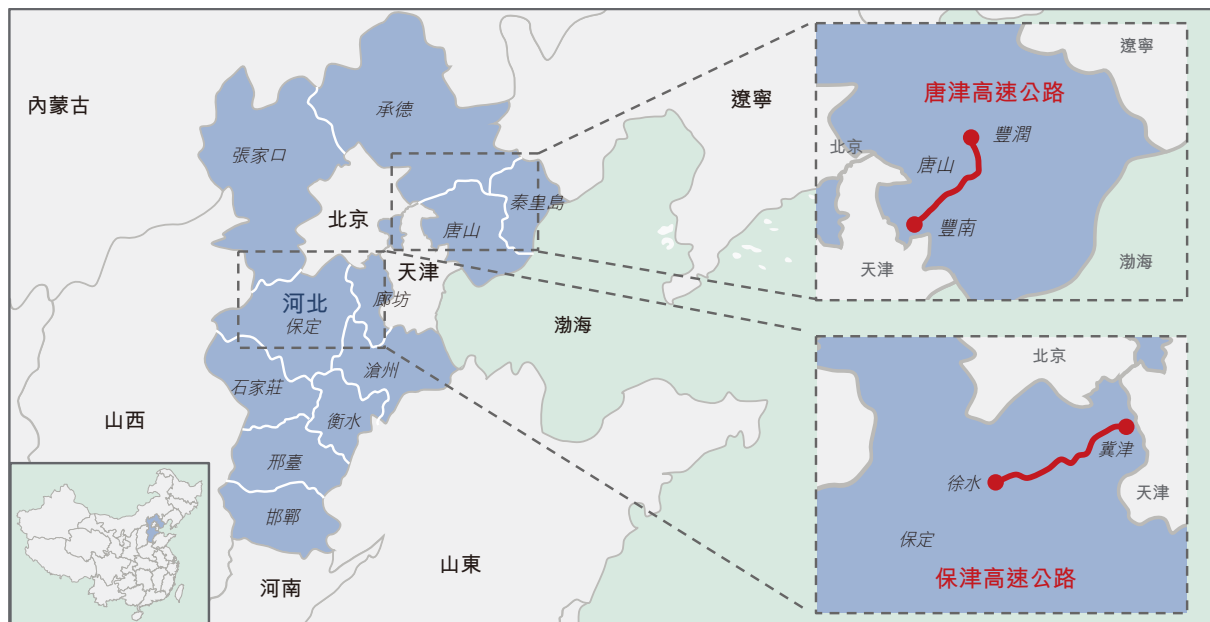
十三五規劃通過區域政策調整及交通基礎設施建設，促進省市間的協調發展，以促使中國實現建成「小康社會」的既定目標。國家三大戰略，即「一帶一路」、「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」及「長江經濟帶發展」戰略，反映加強交通連接及中國內外經濟合作的目標。一帶一路政策旨在把中國與世界連接，通過共同建設絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路或「一帶一路」，促進與亞洲鄰國及歐洲國家的貿易關係，其亦側重於貿易及基礎設

## 行業概覽

施的發展。中國現擁有50多個海外經貿合作區，並將自由貿易區擴大至十一個區域，即上海、天津及重慶直轄市以及福建省、廣東省、遼寧省、浙江省、河南省、湖北省、四川省及陝西省。一帶一路沿線國家的基礎設施投資亦有望促進區域交通連接。

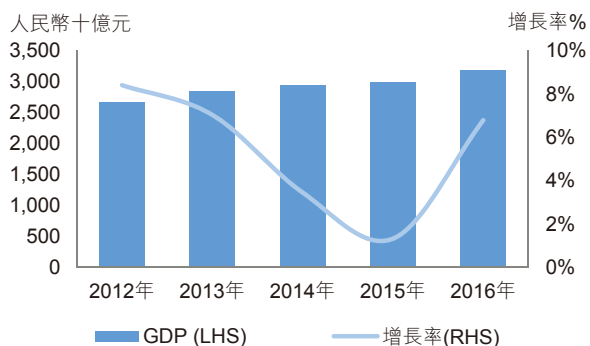
### 河北省

河北省位於中國北部，環繞北京及天津市，主要產業為重工業、鋼鐵製造、工程，以及化工、石油、瓷土和水泥生產。

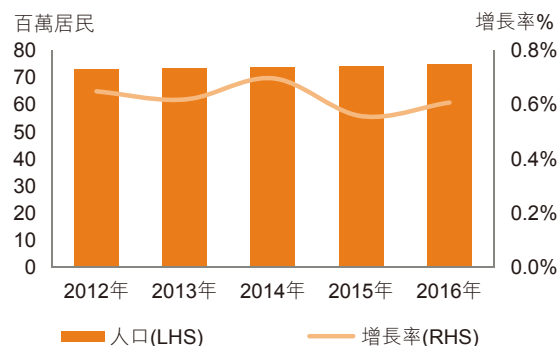


截至2016年底，河北省常住人口為7.47千萬。2016年河北省GDP為人民幣31,828億元，較上一年度增長6.8%。城鎮居民人均可支配收入自2012年的人民幣20,543.4元增加至2016年的人民幣28,249.0元，複合年增長率為8.3%。

河北省名義GDP增長率



河北省人口增長率



來源：中國國家統計局

---

## 行業概覽

---

根據2015年公佈的「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」政策，中國通過連接首都北京與鄰近地區、天津市及河北省設立未來15年區域協同發展目標。該三個北方地區（或簡稱京津冀）將聯合成環渤海經濟區，連接跨北京、天津及河北等地1.3億人口。該戰略目的是將北京的非關鍵職能遷移至天津及河北，預計此舉將促進有關地區的經濟發展，同時解決首都的交通擁堵、人口過剩、污染及資源短缺等問題。根據該方案，「京津冀」地區區域社會發展差距亦將縮小。

根據該計劃，預期河北省將成為全國現代商貿物流重要基地、產業轉型升級試驗區、新型城鎮化與城鄉統籌示範區及京津冀生態環境支撐區。部分「京津冀一體化」政策包括建設毗鄰北京大興區及河北省廊坊市的北京大興國際機場。新機場預期將於2019年開始運營，該地區發展成為一個綜合機場群，包括新的北京大興國際機場、現有北京首都國際機場、天津濱海國際機場及石家莊正定國際機場，進一步促進首都交通、人口及工業向南分流。

中共中央、國務院於2017年4月印發《中共中央、國務院關於設立河北雄安新區的通知》，決定於河北省設立雄安新區，進一步推進「京津冀協同發展」政策。根據該通知，雄安新區是繼深圳經濟特區及上海浦東新區之後又一具有全國意義的新區，被描述為「千年大計、國家大事」。新區規劃範圍將橫跨雄縣、容城及安新三縣。根據該通知，雄安新區將獲益於當地的戰略地理位置、便利的交通系統及豐富的天然資源。市場、學校、研究機構及醫院等民用設施預期將從北京移至雄安新區。

由於河北省位於「一帶一路」東端及作為渤海經濟圈的一部分，預期亦將成為支持中國建設21世紀海上絲綢之路策略的重要貿易通道。

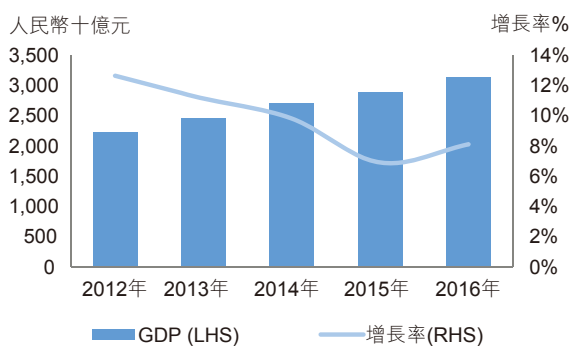
## 湖南省

湖南省位於長江(亞洲最長及世界第三長的河流)中游，主要產業包括大米及茶葉種植，其他產業亦包括煙草、有色金屬及鋼鐵生產、機械及電子。

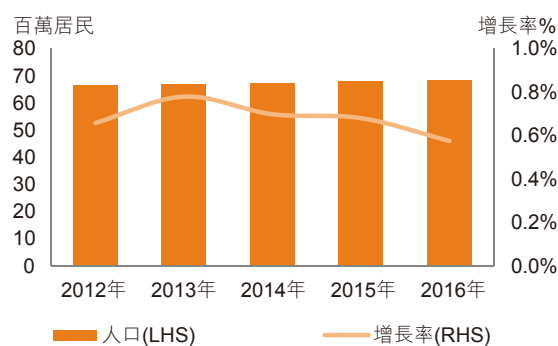


截至2016年底，湖南省常住人口為6.82千萬。2016年湖南省GDP為人民幣31,245億元，較上一年度增長8.1%。城鎮居民人均可支配收入自2012年的人民幣21,318.8元增加至2016年的人民幣31,284.0元，複合年增長率為10.1%。

湖南省名義GDP增長率



湖南省人口增長率



來源：中國國家統計局

湖南位於長江中游，乃長江經濟帶的七個重點省份之一，長江經濟帶發展包括上海、江蘇、浙江、安徽、江西、湖北、湖南、四川、重慶、雲南及貴州，橫跨中國東部、中部及西部地區。長江經濟帶涵蓋中國經濟40%以上，人口超過6億。該經濟帶乃至關重要的軸帶，亦即所謂的「黃金水道」。根據「長江經濟帶發展」政策，沿江地區預計將有助於沿海地



## 行業概覽

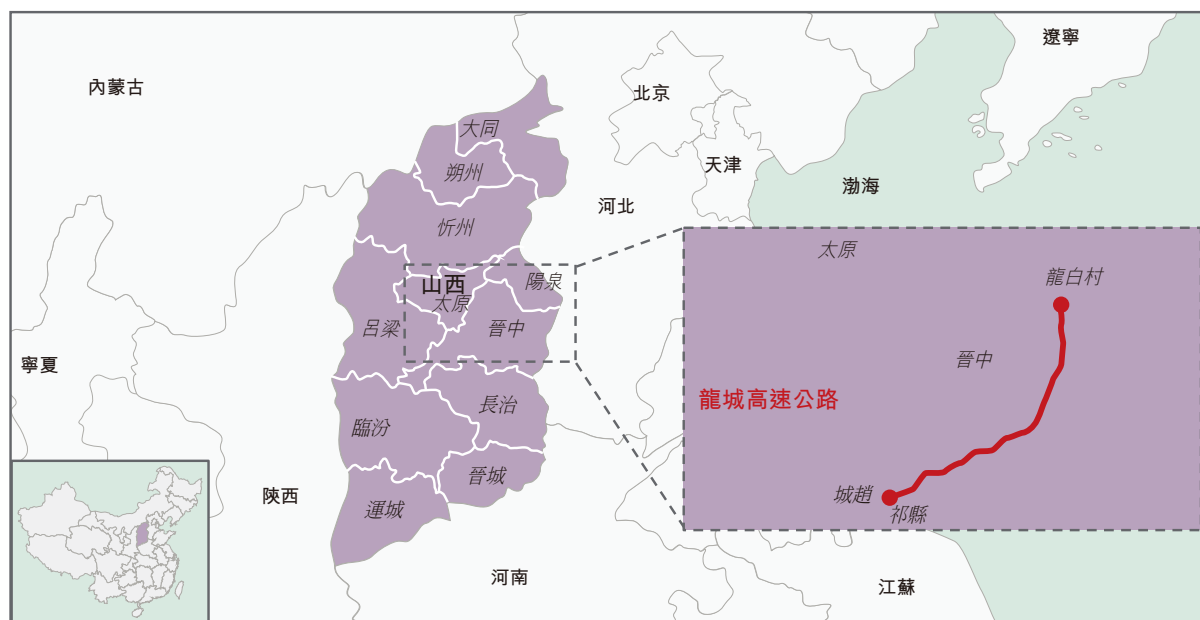
區產業遷移，從而促進沿江綜合經濟的發展。湖南省現在擁有逾十個國家級開發區，包括長沙國家級高新技術產業開發區、寧鄉國家級經濟技術開發區及益陽國家級高新技術產業開發區。該等國家級開發區預期將促進區域經濟及社會發展，使湖南成為長江沿線生產、研發及創新產業基地。

根據2015年的《湖南省人民政府關於依托黃金水道推動長江經濟帶發展的實施意見》，湖南省已設定總投資人民幣6,731億元的96個重點項目，以發展交通系統，為其成為國家及地區交通樞紐的一部分奠定基礎。於該框架下，湖南將發展成為綜合交通樞紐及國家先進製造業中心，推動長江經濟帶的發展。

《湖南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》亦重點強調有關促進交通網絡發展、經濟增長、產業發展及環境保護的措施。根據《湖南對接國家「一帶一路」戰略工作方案》，湖南旨在成為內陸開放引領區、轉型升級創新區、城鄉統籌示範區及生態建設先行區。

### 山西省

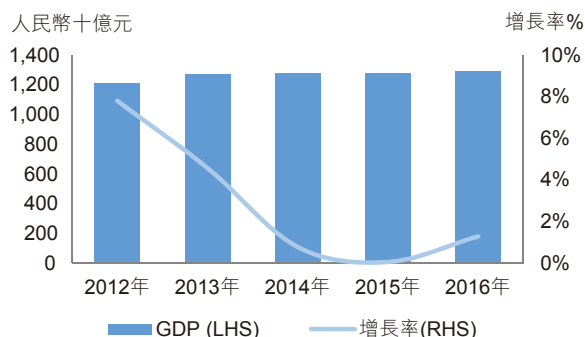
山西省位於中國北部，其主要產業為煤炭及礦產開採、發電、化工生產、金屬冶煉、紡織製造及汽車生產。



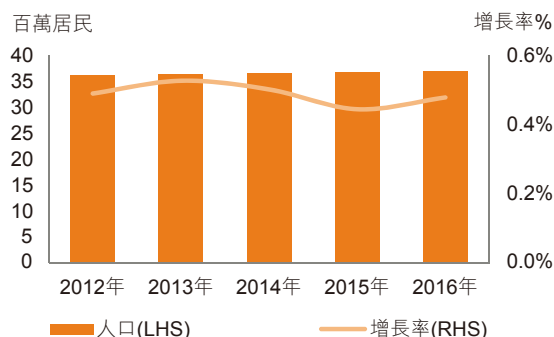
截至2016年底，山西省常住人口為3.68千萬。2016年山西省GDP為人民幣12,928億元，較上一年度增長1.3%。城鎮居民人均可支配收入自2012年的人民幣20,411.7元增加至2016年的人民幣27,352.0元，複合年增長率為7.6%。

## 行業概覽

山西省名義GDP增長率



山西省人口增長率

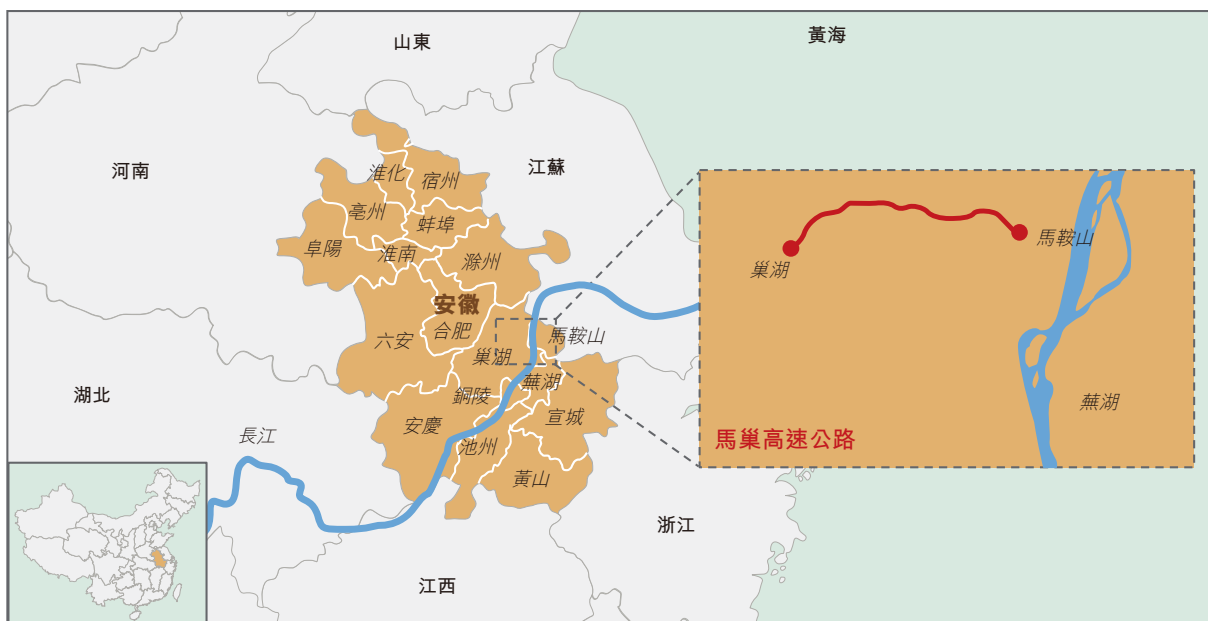


來源：中國家統計局

於2015年，山西省人民政府批准《山西省參與建設絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路實施方案》。於十三五規劃的框架內，山西的目標乃增強其煤炭及礦產開採及諸如紡織製造及汽車生產等其他行業的實力，以促進對「一帶一路」政策沿線鄰國及歐亞大陸的出口。

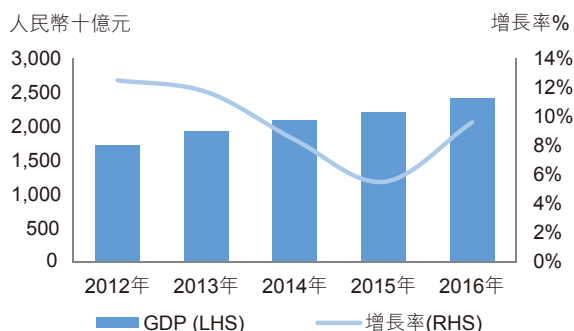
### 安徽省

安徽省位於中國東南部及長江下游，主要產業為煤炭、鐵礦及銅礦開採、家用電器及現代化設備生產、汽車生產、石油化工產品、鋼鐵生產、農業機械及食品加工。

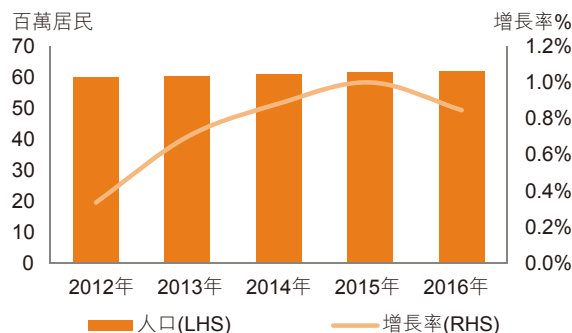


截至2016年底，安徽省常住人口為6.20千萬。2016年安徽省GDP為人民幣24,118億元，較上一年度增長9.6%。城鎮居民人均可支配收入自2012年的人民幣21,024.2元增加至2016年的人民幣29,156.0元，複合年增長率為8.5%。

## 安徽省名義GDP增長率



## 安徽省人口增長率



來源：中國家統計局

於中國十三五規劃框架下，城市群乃預期為新型城鎮化的主要驅動力。作為長江經濟帶沿線下游省份之一，安徽也是長江三角洲城市群（由上海、江蘇、浙江及安徽組成）的一部分。長江三角洲城市群乃中國最大的城市群，覆蓋面積為**211,700**平方公里，總人口達**1.50**億。

於**2016年12月**，安徽省人民政府刊發《長江三角洲城市群發展規劃安徽實施方案》。根據該方案，安徽八大城市（包括省會合肥）將於科技、旅遊、文化、交通、環境保護、公共服務及外貿方面有所提升。此外，該地區將致力舉辦國際活動，同時提升現有活動的形象，例如安徽投資貿易博覽會。建立與上海、江蘇及浙江的基礎設施相連接的現代化基礎設施網絡亦為該開發計劃的一部分。

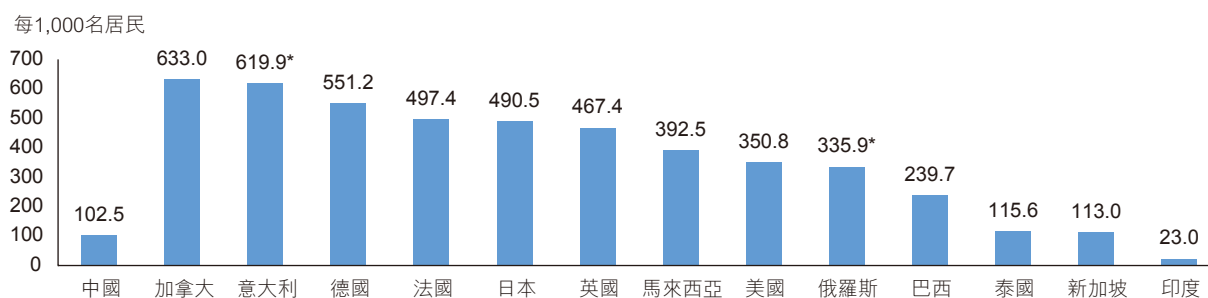
安徽亦為「長江經濟帶發展」政策下之長江經濟帶沿線省份之一。根據**2015年**《安徽省人民政府關於貫徹國家依託黃金水道推動長江經濟帶發展戰略的實施意見》，安徽將成為長江三角洲城市群的新興增長極點、全國重要的自主創新示範區和先進製造業基地、內陸對外開放的新高地、長江流域生態文明建設先行區。於《安徽省「十三五」利用外資和境外投資規劃》中，合肥及其他主要城市預期將透過中歐國際貨運班列列車成為連接安徽省與世界的交通樞紐，符合推動「一帶一路」戰略連通性的願景。

### 中國的汽車擁有生產及銷售狀況

就產量及銷量而言，中國乃全球汽車市場之主要參與者。然而，中國的汽車擁有量普及率較低。相較於發達國家，於**2015年**，中國每**1,000**名居民客用車擁有量僅為**102.5**輛，低於加拿大的**633.0**輛，意大利的**619.9**輛，德國的**551.2**輛，法國的**497.4**輛及日本的**490.5**輛。與東盟國家相比，中國的客用車擁有量亦低於諸如馬來西亞、泰國及新加坡等國家。

## 行業概覽

2015年每1,000名居民客用車擁有量對比



來源：中國統計年鑒、Canadian Socio-Economic Information Management System及BMI Research。

\*指BMI Research於2015年的估計數據，原因為僅可獲得截至及包括2014年及2013年的意大利及俄羅斯乘用車數量

附註：BMI Research乃一家獨立研究公司，該公司為22個行業及200個全球市場提供宏觀經濟、行業及金融市場分析，擁有逾30年經驗。BMI報告中包含的資料乃通過數據及情報收集法(包括多份政府或官方資料以及其他行業數據及報告)而獲得。情報收集乃採用BMI Research內部分析模型及技術進行分析、評估及驗證。預測則基於BMI Research的專有模型進行。

中國的汽車生產及銷售於過去數年經歷快速增長。根據BMI Research的資料，2008年，中國售出940萬輛汽車，於美國之後位居世界第二。自2009年以來，中國超越美國，成為全球最大的汽車市場。中國生產的大部分汽車於國內銷售。自2008年至2016年，國內汽車產量自每年930萬輛增加至2,810萬輛，複合年增長率為14.8%。同期，新車銷量自每年940萬輛增加至2,800萬輛，複合年增長率為14.7%。

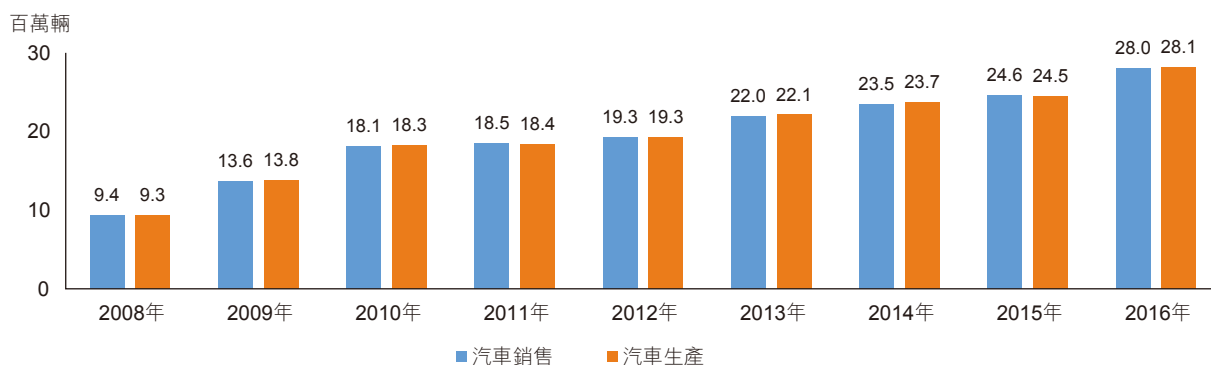
排名	國家	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	複合年增長率 (08年-16年)
銷售／登記車輛數量(百萬)											
1	中國	9.4	13.6	18.1	18.5	19.3	22.0	23.5	24.6	28.0	14.7%
2	美國	13.3	10.5	11.7	13.0	14.7	16.0	16.9	17.9	18.0*	3.8%
3	日本	5.1	4.6	5.0	4.2	5.4	5.4	5.6	5.1	5.0	-0.3%
4	德國	3.4	4.1	3.2	3.5	3.4	3.3	3.4	3.5	3.7	1.0%
5	印度	1.9	2.5	3.2	3.4	3.5	3.1	3.2	3.5	3.7	8.3%
6	英國	2.5	2.2	2.3	2.3	2.3	2.6	2.8	3.1	3.1	3.0%
7	法國	2.6	2.7	2.7	2.7	2.3	2.2	2.2	2.4	2.5	-0.6%
8	巴西	2.8	3.1	3.5	3.6	3.8	3.8	3.5	2.6	2.1	-3.9%
9	意大利	2.4	2.4	2.2	1.9	1.5	1.4	1.5	1.7	2.1	-2.1%
10	加拿大	1.7	1.5	1.6	1.6	1.7	1.8	1.9	1.9	2.0	2.1%

來源：BMI Research

\*指BMI Research於2016年的估計數據，原因為僅可獲得截至及包括2015年的美國銷售／登記車輛數量

## 行業概覽

### 中國汽車銷售及生產



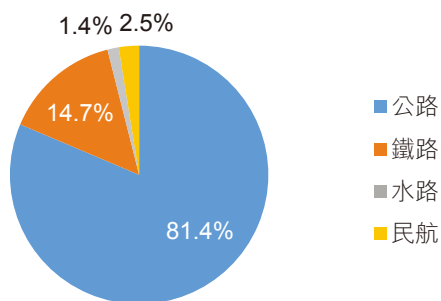
來源：中國汽車工業協會

### 中國客運及貨運交通量結構

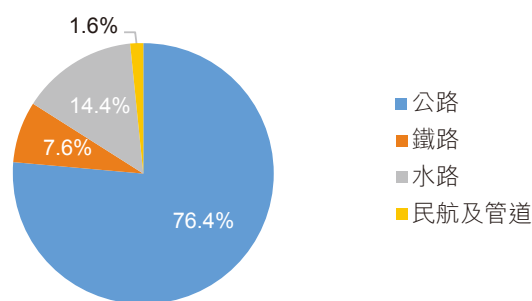
於2016年，中國客運量為192億人次，客運周轉量為3.13萬億人-公里。貨運量為433億噸，貨運周轉量為18.1萬億噸-公里。

中國的大部分客運及貨運交通量由公路承擔。中國公路客運量及貨運量以及周轉量位列世界第一。於2016年，公路客運量為1.56千萬人次，貨運量336億噸，分別佔中國客運及貨運(不包括管道)總量的81.4%及77.6%。

#### 2016年中國客運交通結構



#### 2016年中國貨運交通結構



來源：交通部。民航包括國內航線及國際航線上進行的客運或貨運

### 2015年河北省、湖南省、山西省及安徽省客運及貨運交通量結構

省份	公路客運總量 (百萬人次)	各省公路客運總量 百分比	公路貨運總量 (十億噸)	各省公路貨運總量 百分比
河北	435.6	81.8%	1756.4	88.7%
湖南	1,192.7	90.8%	1722.5	86.3%
山西	220.9	74.6%	912.4	56.4%
安徽	780.7	89.9%	2306.5	66.7%

來源：交通部。可用數據截至及包括2015年

## 行業概覽

### 中國公路交通運輸

#### 中國公路類別

中國公路根據《中華人民共和國公路法》(「公路法」)就其於國家公路路網中的地位分為國道、省道、縣道及鄉道。公路亦按技術標準分為五類。

根據交通部頒佈之《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，按功能及可容運載量將公路分為下列五類：

1. 高速公路為專供汽車分方向、分車道行駛，控制全部出入的多車道公路。高速公路的年平均日設計交通量宜在15,000輛以上。
2. 一級公路為供汽車分方向、分車道行駛，可根據需要控制出入的多車道公路。一級公路的年平均日設計交通量宜在15,000輛以上。
3. 二級公路為供汽車行駛的雙車道公路。雙車道二級公路的年平均日設計交通量宜為5,000至15,000輛。
4. 三級公路為供汽車、非汽車交通混合行駛的雙車道公路。雙車道三級公路的年平均日設計交通量宜為2,000至6,000輛。
5. 四級公路為供汽車、非汽車交通混合行駛的雙車道或單車道公路。雙車道四級公路年平均日設計交通量宜在2,000輛以下；單車道四級公路年平均日設計交通量宜在400輛以下。

按公路類別及設計速度劃分之主要技術標準摘要載於下列兩表。

類別	年平均日 設計交通量	設計速度 (公里/小時)	車道數量
高速公路	>15,000	120-80	≥4
一級公路	>15,000	100-60	≥4
二級公路	5,000-15,000	80-60	2
三級公路	2,000-6,000	40-30	2
四級公路	<2,000	30-20	1-2

設計速度(公里/小時)	120	100	80	60	40	30	20
車道寬度(米)	3.75	3.75	3.75	3.50	3.50	3.25	3.00

來源：交通部頒佈自2016年1月1日起生效的《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)

根據中華人民共和國國家發展和改革委員會(「國家發改委」)及交通部於2013年頒佈的《國家公路網規劃(2013-2030年)》，具全國性和區域性政治或經濟意義的幹線公路按公路法指定為國家公路，其可進一步分類為普通國道(通常為非收費公路)和國家高速公路網(其中包括收費高速公路)。

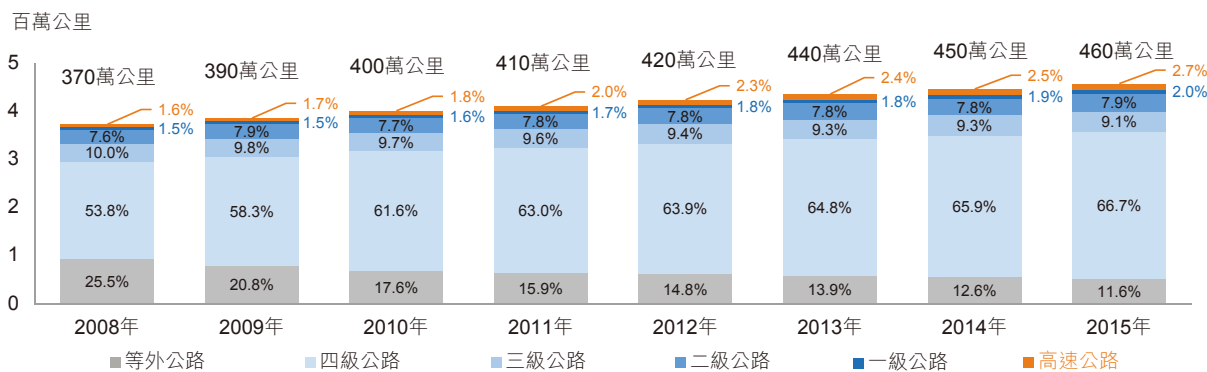
國家高速公路網包括七條首都放射線狀高速公路、十一條北南縱線、八條東西橫線，

## 行業概覽

以及六條地區性環線，及數條並行線及連接線路。

截至2015年底，中國公路總里程達460萬公里，高速公路總里程達123,500公里，位居世界第一。農村公路總里程為400萬公里，通達99.9%的鄉鎮和99.8%的建制村。公路網技術結構不斷優化，截至2015年底，等級公路總里程佔公路總里程的88.4%。相較於其他類別公路，高速公路增長最快，2008年至2015年的複合年增長率為10.8%。然而，截至2015年底，高速公路僅佔中國整體公路網的2.7%。

### 中國公路技術標準結構



來源：交通部。可用數據截至及包括2015年

### 國家高速公路佈局方案圖



來源：國家發改委

### 政府政策及高速公路規劃

#### 收費公路政策

交通部負責高速公路規劃。不同於大多數國家的公路網，中國公路建設及維修的資金來源於地方政府及民營機構的聯合參與，而中央政府的預算資金佔的份額相對較小。根據《2015年全國收費公路統計公報》，中國收費高速公路的里程為**117,700**公里，佔中國收費公路的**71.2%**。

自**2010**年及**2012**年以來的政策變動，比如採納「綠色通道免費政策」及「節假日免費政策」等分別對中國收費公路公司的收入產生一定負面影響。有關政策變動的更多詳情，見「監管概覽—有關收費之條例」。

根據《2015年全國收費公路統計公報》，**2015**年路費收入總計人民幣**4,098**億元，較**2014**年淨增長人民幣**182**億元或**4.6%**。然而，該增長不足以抵銷人民幣**7,285**億元的支出，而**2014**年的支出為人民幣**5,487**億元。總體而言，中國收費公路**2015**年虧損人民幣**3,187**億元，較**2014**年虧損雙倍以上。有關虧損造成收費公路行業對政府推行諸如提高路費及延長特許經營期等更多激勵措施的壓力，以共同達成國家建設高效、優質及綜合的公路交通運輸體系的目標。

根據現行條例，經營性收費公路的特許經營期按照收回投資並有合理回報的原則確定，最長不得超過**25**年。國家確定的中西部省、自治區、直轄市的經營性收費公路的特許經營期，最長不得超過**30**年。於**2015**年**7**月，交通部發佈《收費公路管理條例》(修訂徵求意見稿)，提出收費期的計劃調整，於特許經營期屆滿後，可延長收費公路的特許經營期及實行養護管理收費。「修訂徵求意見稿」規定，倘投資較大且投資回報期較長，特許經營期可超過**30**年。截至最後實際可行日期，該修訂尚未生效。待到生效之時，此舉為商業條款下更具靈活性的高速公路經營商開闢新商機。為促進及標準化收費公路公私合作夥伴關係，交通部辦公廳亦於**2015**年**12**月發佈《關於印發〈收費公路政府和社會資本合作操作指南(試行)〉》的指導方針。更多詳情，見「監管概覽—有關收費之條例」。

已有因收費公路經營者增加資本投資而延長特許經營期的實例。比如，**1996**年開始運營的上海—南京高速公路上海段獲江蘇省政府授權延長其經營權至**2032**年**6**月並於**2004**年獲國家發改委批准公路拓寬。於**2006**年竣工後，該條高速從四條雙向車道拓至自八條雙向車道。同樣，**G4**京港澳高速公路京石段(原京石高速公路河北段)自**1993**年開始收費，河北省政府向其授予**22**年的經營權，並獲國家發改委批准其進行公路拓寬工程。該公路已於**2013**年開始將其原路基拓寬。儘管京石高速公路原路段的經營權年期已於**2014**年**11**月屆



---

## 行業概覽

---

滿，京港澳高速公路新路段的經營權於2014年12月更新。於2014年12月竣工後，該公路已由四條雙向車道拓至八條雙向車道。

### 國家及省份實施三大戰略及高速公路規劃

高速公路行業在支持中國東部、中部、西部及東北地區的協同區域發展及國家三大戰略方面發揮牽頭及關鍵的作用。國務院新聞辦公室於2016年12月發佈的《中國交通運輸發展》白皮書進一步強調國家至2020年建設綜合交通運輸體系、建立更快捷安全的網絡以為公眾提供更有效的服務的目標。根據白皮書，至2020年，國家將翻新30,000公里的高速公路。

於十二五規劃期間(2011年至2015年)，總計人民幣12.5萬億元投入交通基礎設施建設，促進省份及城鎮之間的協同發展。目前，覆蓋全國的公路網已形成。與渤海經濟圈、長江及一帶一路地區沿線的經濟帶及城市群相連接的新高速公路有望成為未來沿線的經濟及交通增長的積極刺激因素。省級地方政府亦制定發展規劃以推進側重城際高速公路運輸的國家三大戰略：「一帶一路」、「京津冀一體化」及「長江經濟帶發展」政策。

於《「十三五」河北交通發展具體路線圖》中，河北省制定透過其交通運輸體系與北京及天津完全連接的目標。該計劃提出在2020年前將其高速公路里程由3,000公里增加至9,000公里的目標。

於《湖南省交通運輸「十三五」發展規劃》中，湖南省計劃在2020年前將其高速公路里程增大至逾7,000公里。

於《山西省「十三五」綜合交通運輸體系規劃》中，山西省的目標為在2020年前將其高速公路里程增至7,200公里。

於《安徽交通運輸行業「十三五」發展規劃》中，安徽省的目標為在2020年前將其高速公路里程增至5,200公里。

支撐三大戰略發展國家高速公路主通道示意圖



來源：國家發改委

## 競爭格局

高速公路項目具有區域性質。公路的使用取決於潛在交通來往起訖點的可達性。僅當可替代公路(如有)距離接近且效率不低於現有高速公路時，競爭方會出現。有關更多詳情，見「高速公路項目 — 競爭」及「附錄三 — 交通研究報告」。

## 概覽

我們是中國高速公路投資者及運營商，在收費公路行業擁有逾20年營運經驗。我們的主營業務為於中國投資、開發、經營及管理高速公路項目。

截至2016年12月31日，我們的高速公路項目包括於五個高速公路項目中的權益，覆蓋里程約340公里。我們於當中擁有權益的高速公路位於中國的四個省份：河北、湖南、山西及安徽。該五條高速公路包括：

- 國高速G18保定至天津段(「保津高速公路」)
- 國高速G25唐山至天津段(「唐津高速公路」)
- 國高速G5513長沙至益陽段(「長益高速公路」)
- 省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段(「龍城高速公路」)
- 省高速S24馬鞍山至巢湖段(「馬巢高速公路」)

我們的高速公路項目投資乃由我們的全資附屬公司與彼等各自的高速公路合作夥伴通過組建高速公路合作公司的方式持有。我們透過於高速公路合作公司董事會的委任及向該等公司借調員工的方式重點關注維持我們業務運營中的運營及成本效益。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，按我們按比例分佔高速公路合作公司的份額(基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率)計算，本集團的合計按比例EBITDA利潤率分別為83.0%、82.1%及83.8%，而本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA分別約為7.680億港元、8.742億港元及10.144億港元<sup>\*1</sup>。

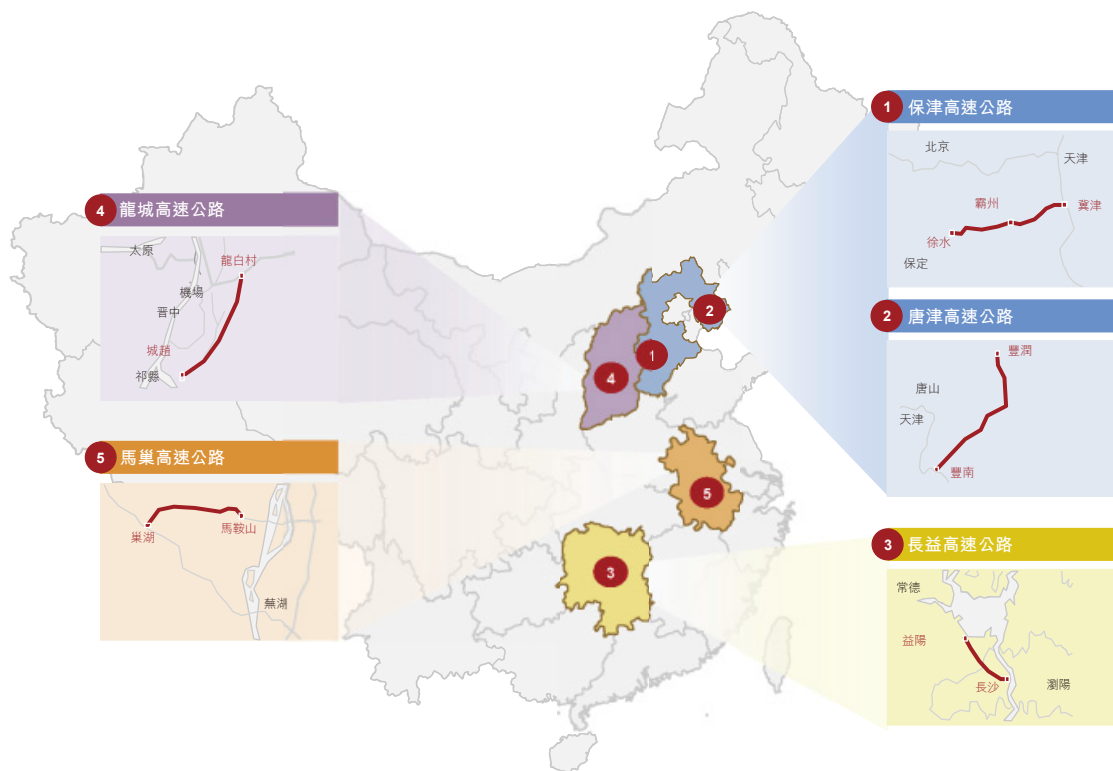
截至2016年12月31日，本集團分佔高速公路合作公司的淨資產(基於相關高速公路合作合約規定於相關日期的股權出資比率計算)約為30.077億港元。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們於高速公路項目中擁有權益的總車流量分別約為5.56千萬輛、6.66千萬輛及7.40千萬輛，我們的按比例分佔路費收入(基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率計算)分別約為9.257億港元、10.647億港元及12.107億港元；而我們收到來自高速公路合作公司的現金分派(包括於該等期間償還股東貸款5.16千萬港元、5.56千萬港元及4.63千萬港元)分別約為4.648億港元、4.712億港元及5.500億港元。

<sup>\*1</sup> EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。詳情見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

## 五個現有高速公路項目

截至2016年12月31日，我們的高速公路項目包括於五個高速公路項目中的權益，覆蓋里程約340公里。五個高速公路項目如下圖所示：

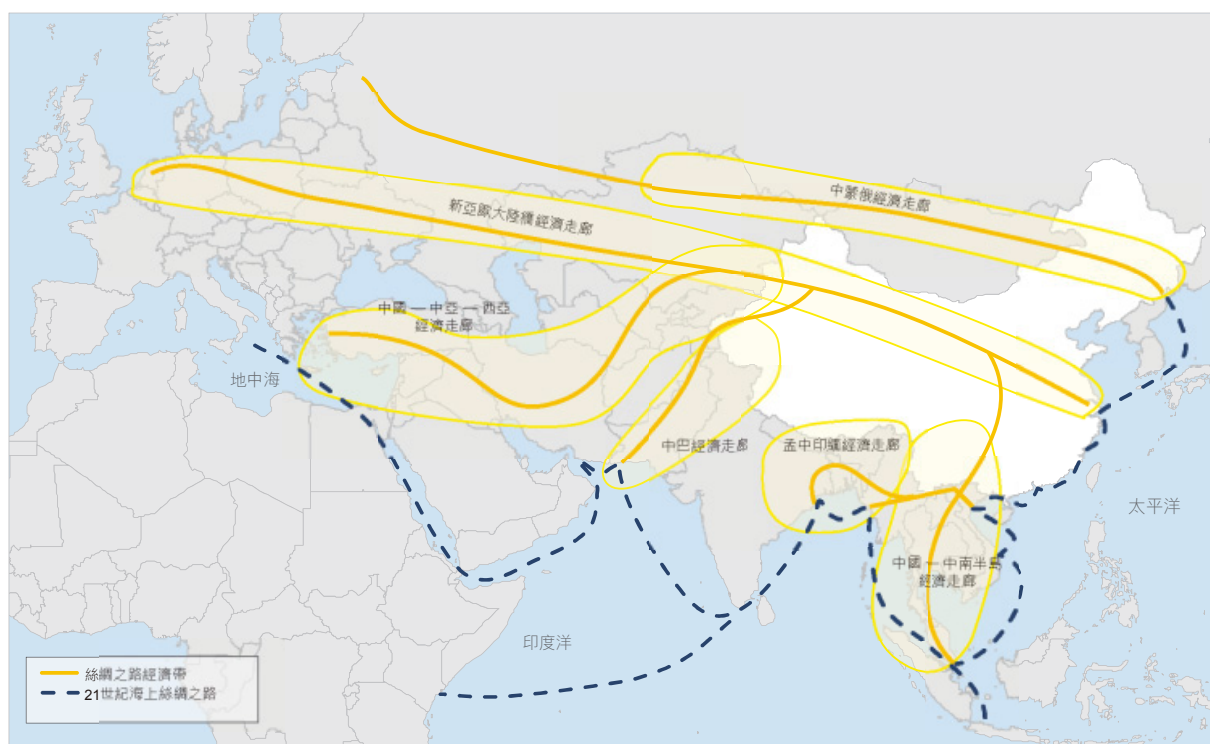


## 中國三大戰略

我們認為車流量增加很大程度上依賴於中國經濟持續增長，而後者乃由政府發展政策所驅動。中國三大戰略乃於政府推動省市協調發展的目標及促進國家和地區經濟發展的背景下提出，旨在響應增強交通連通性及國內外經濟合作的目標。因此，預期我們擁有權益之高速公路將在整體上受益於該等戰略帶來的經濟增長：

- **一帶一路**：下圖載列由國家發改委、外交部及商務部頒佈文件《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》所述之建議地緣經濟合作。

### 「一帶一路」戰略下之「絲綢之路經濟帶」戰略和「21世紀海上絲綢之路」戰略地圖



來源：國家發改委，香港貿易發展局

附註：實際路線或會不同且亦會隨項目發展擴展至其他地區。

作為聚焦貿易及基礎設施發展的國家戰略，我們預期收費公路行業將受益於此戰略帶來的經濟增長以及交通連通性的增強。例如，保津高速公路及唐津高速公路連接天津及天津港，而天津港為具戰略意義的重要港口並為21世紀海上絲綢之路的一部分，進一步增強河北為支持「一帶一路」戰略成為貿易重要走廊的願景。

- 「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」：下圖載列「京津冀一體化」戰略覆蓋地區。

「京津冀一體化」戰略地圖



來源：國家發改委

根據2015年公佈的「京津冀協同發展」或「京津冀一體化」政策，中國通過連接首都北京與鄰近的天津市及河北省設立未來15年區域協同發展目標。該三個北方地區（或簡稱京津冀）將聯合成環渤海經濟區，連接跨北京、天津及河北等地1.3億人口。該戰略目的是將北京的非關鍵職能遷移至天津及河北，預計此舉將促進有關地區的經濟發展，同時解決首都北京的交通擁堵、人口過剩、污染及資源短缺等問題。根據該方案，「京津冀」地區區間社會發展差距亦將縮小。保津高速公路及唐津高速公路作為連接天津及河北省若干城市交通網絡之主要組成部分，促進天津及河北的緊密連接，進一步推進「京津冀一體化」戰略；

## 業 務

- **長江經濟帶發展**：下圖載列由國家發改委、工業和信息化部及科學技術部頒佈之《推進長江經濟帶發展之藍圖》所述之長江經濟帶覆蓋之十一個省市。根據「長江經濟帶發展」政策，長江周邊地區有望受惠於沿岸地區的行業利好，從而促進長江周邊地區的綜合經濟發展。

「長江經濟帶發展」戰略地圖



來源：國家發改委

北沿江高速公路(馬巢高速公路為其組成一部分)的建設已獲安徽省政府認可為促進長江經濟帶發展的主要項目之一。因此，馬巢高速公路有助於進一步推進安徽省政府開發長江經濟帶的戰略規劃，尤其是其建立綜合交通體系的目標。

### 我們的高速公路項目簡介

我們的高速公路業務乃透過高速公路合作公司開展，我們目前於高速公路合作公司擁有的股權介乎40.0%至49.0%之間。高速公路的經營主要涉及收取路費及公路維護。

### 保津高速公路

保津高速公路位於河北省境內，全程約105公里。保津高速公路為河北省及環渤海地區主幹道的一部分，起於河北省與天津交界處，止於保定徐水。保津高速公路亦為18條東西橫向國家高速公路之一——G18榮成至烏海高速公路的組成部分，預期於2017年將受益於其西段開通後車流量的增加。保津高速公路為通過天津、河北、河南及山西連接東北部省份至西部省份的主要貨運通道，在距離上是最短的線路之一。我們預期保津高速公路將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策。此外，於2017年4月公佈的《中共中央、國務院關於設立河北雄安新區的通知》宣佈將於河北省設立雄安新區，推進「津京冀協同發展」政策。高速公路合作公司的投資總額約人民幣24.000億元，其中我們注資約人民幣9.600億元。我們擁有該項目的40.0%股權。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為7.062億港元、7.723億港元及7.948億港元。於2014年、2015年及2016年，我們自該項目分別收到現金分派約2.245億港元、1.486億港元及2.009億港元。此高速公路合作公司經營期限自2003年9月起為期30年。保津高速公路全程自1998年通車以來一直收取通行路費。拓寬保津高速公路初步階段的啟動提案已獲得保津高速公路合作公司董事會批准。倘若政府及高速公路合作公司董事會批准保津高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長保津高速公路合作的特許經營期。

### 唐津高速公路

唐津高速公路位於河北省境內，全程約58公里。其為長春—深圳高速公路(11條南北縱線的國家高速公路之一)的組成部分，連接唐山與天津，為連接河北省南部及東部沿海地區(包括天津、唐山及秦皇島)與中國東北地區的主要公路。其屬唐山東外環高速之一部分，亦連接北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路，其中北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路為由北京出發的七條放射線狀高速公路中的兩條。我們預期唐津高速公路將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策。高速公路合作公司的投資總額約人民幣17.754億元，其中我們注資約人民幣7.989億元。我們擁有該項目的45.0%股權。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為5.984億港元、6.684億港元及6.122億港元。於2014年、2015年及2016年，我們自該項目分別收到現金分派約0.477億港元、1.025億港元及1.342億港元。此高速公路合作公司經營期限自2005年1月起為期18年。唐津高速公路全程自1996年通車以來一直收取通行路費。拓寬唐津高速公路初步階段的啟動提案已獲得唐津高速公路合作公司董事會批准。倘若政府及高



速公路合作公司董事會批准唐津高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長唐津高速公路合作公司的特許經營期。

### 長益高速公路

長益高速公路位於湖南省境內，全程約69公里。其連接湖南省省會長沙市與益陽市，為湖南省重要的東西運輸走廊之一，亦為長沙至張家界(湖南省首個國家森林公園及主要旅遊地)之間的主要連接線路。長益高速公路為連接長沙至永安高速公路與長沙黃花機場的主要東西走廊，其亦連接至三個國家經濟開發區，即長沙高新技術產業開發區、寧鄉經濟技術開發區及益陽高新技術產業開發區，及預期將獲益於該等開發區進行貨運及物流的增加。高速公路合作公司的投資總額約人民幣14.326億元，其中我們注資約人民幣6.184億元。我們擁有該項目的43.17%股權。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為6.529億港元、7.096億港元及7.498億港元。於2014年、2015年及2016年，我們自該項目分別收到現金分派約1.926億港元、2.142億港元及2.149億港元，包括同期償還股東貸款5.16千萬港元、4.96千萬港元及4.63千萬港元。此高速公路合作公司經營期限自1997年10月起為期27年。長益高速公路全程自1998年通車以來一直收取通行路費。我們目前正在與高速公路合作夥伴合作以尋求拓寬長益高速公路的可能性。倘若政府及高速公路合作公司董事會批准長益高速公路合作公司投資升級，我們計劃延長長益高速公路合作公司的特許經營期。

### 龍城高速公路

龍城高速公路位於山西省境內，全程約72公里。其位於太原市東南地區，為北京至昆明高速公路(由北京發出的七條放射線狀高速公路之一)的重要組成部分。龍城高速公路起點為太原市東部的榆次龍白村，連接太舊高速公路，終點為祁縣城趙，連接大運高速公路。龍城高速公路為太原及晉中市中心外環線路的東南路段，承載由山西省南部及陝西省至環渤海地區的東向貨運，為連接北京至中國西南地區國家高速公路網的重要組成部分。高速公路合作公司的投資總額約人民幣42.477億元，其中我們注資人民幣6.602億元。我們擁有該項目的45%股權。龍城高速公路於2012年7月開始運營。於2014年、2015年及2016年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為2.074億港元、2.420億港元及3.166億港元。於2014年、2015年或2016年，我們沒有收到該項目的任何現金分派。此高速公路合作公司經營期限自2012年7月起為期30年。龍城高速公路全程自2012年通車以來一直收取通行路費。

### 馬巢高速公路

馬巢高速公路位於安徽省境內，全程約**36**公里。其向西連接合肥 — 巢湖 — 蕪湖高速公路，向東連接馬鞍山長江大橋及溧馬高速公路。馬巢高速公路直達馬鞍山市及南京機場，與南京至常州高速公路連通，乃連接合肥與長江三角洲若干發達沿海城市(如上海)的最短路線之一部分。我們預期馬巢高速公路將受益於「長江經濟帶發展」政策。高速公路合作公司的投資總額約人民幣**23.601**億元，其中我們注資人民幣**5.803**億元。我們擁有該項目的**49%**股權。於**2014**年、**2015**年及**2016**年，此項目收取的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別為**8.97**千萬港元、**1.869**億港元及**2.202**億港元。於**2014**年、**2015**年或**2016**年，我們沒有收到該項目的任何現金分派。該高速公路合作公司合作經營期限自**2013**年**12**月起為期**30**年。馬巢高速公路全程自**2013**年底通車以來一直收取通行路費，我們於**2014**年**6**月完成收購馬巢高速公路合作公司之權益。

有關我們項目的更多詳情載於「高速公路項目」一節。

### 優勢及策略

#### 競爭優勢

我們認為，憑藉逾**20**年的中國收費公路基礎設施行業的經驗，本集團已具備以下實力及競爭優勢：

#### 高速公路組合策略性分布於中國廣泛地域

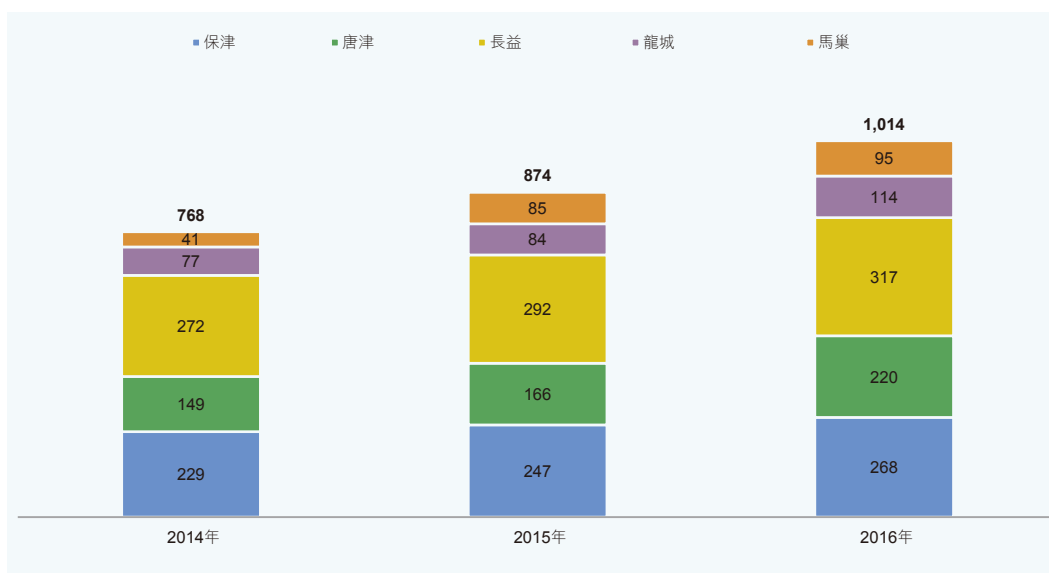
作為於**1993**年參與中國收費公路業務領域的早期境外實體開拓者之一，我們從事中國收費公路的投資、發展、經營及管理。除憑藉我們過往自身的收費公路行業資產管理能力通過管理及銷售我們於高速公路的權益獲取良好效益外，自成立以來，我們在從分佈地域廣泛的收費公路組合中獲取回報方面錄得驕人成績。

截至**2016**年**12**月**31**日，我們擁有包括分佈在全國四個省份五條高速公路的權益的成熟組合，覆蓋里程約**340**公里，及餘下加權平均特許經營期約**16.6**年。策略上，每一條高速公路均位於構成重要的經濟活動走廊的省份內，具有下列一個或多個以下特點：**(i)**作為國家或地區公路網的主幹道或主幹線；**(ii)**緊密連接主要省市、著名及重要的工業區或沿海地區；**(iii)**與機場及港口等關鍵基礎設施對接；及**(iv)**與其他的國家主幹道及主要支線公路對接。更多詳情，見「高速公路項目」。

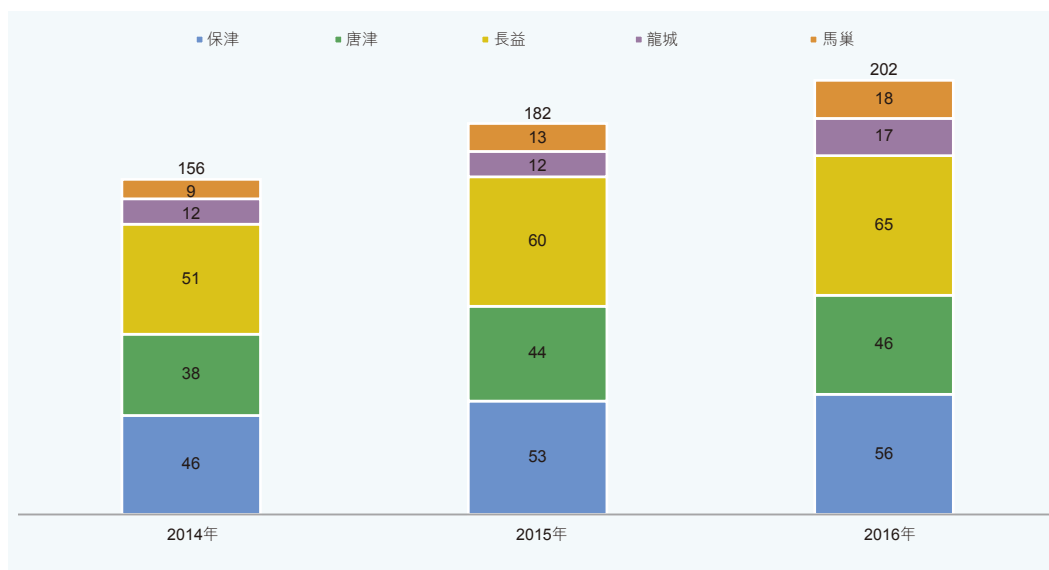
## 業 務

由於我們的收入來源產生自擁有不同經濟驅動力的省份及地區，因此我們地域分佈廣泛的組合亦有效降低我們項目集中的風險承擔。下圖載列截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度各高速公路的EBITDA及平均每日車流量明細：

**本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA<sup>2</sup> (百萬港元)**



**五條高速公路的平均每日車流量明細<sup>3</sup> (千輛)：**



同樣地，我們的分散投資組合可降低我們旗下高速公路來自任何單一省份推行政策

<sup>2</sup> EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。更多詳情，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

<sup>3</sup> 就馬巢高速公路而言，「平均每日車流量」指其加權平均每日路段車流量。更多詳情，見「技術詞彙 — 平均每日車流量」。

所帶來政策及政治集中的風險承擔。我們亦能運用我們的知識在不同省份執行政府政策採用新詮釋。

鑒於我們的優質及多元化投資組合，我們相信本集團已做好充分準備於日後繼續實現令人滿意的回報及充沛的現金流。

### 處於提供穩定現金流及收益增長潛力不同週期階段的高速公路組合

我們擁有權益的高速公路處於生命週期的不同階段，為我們帶來了可預測及穩定的現金流組合，以及可預見的增長潛力。我們有三條成熟的高速公路：保津高速公路、唐津高速公路及長益高速公路。該三條高速公路提供了穩定的現金流來源，為我們奠定了一個在高速公路合作公司層面較少債務的穩健財務基礎。我們亦有兩條處於發展階段的高速公路：龍城高速公路及馬巢高速公路，預計隨着車流量持續增長其將產生更高現金流。

我們擁有取得穩定現金流的良好往績，已通過我們擁有權益之高速公路的車流量的持續增長得到證明。例如，三條成熟高速公路的平均車流量由2012年的約111,000輛增加至2016年的約167,000輛，複合年增長率約為10.8%。儘管高速公路進行重大養護及維修工程造成的偶然影響及根據高速公路合作合約對優先現金分派結構進行調整，過去五年自相應高速公路合作公司收取的路費總收入及現金分派總額整體亦有增加。

龍城高速公路及馬巢高速公路正處於發展階段。由於車流量不斷增加，該等兩條高速公路自我們開始投資以來顯示出強勁的盈利增長勢頭。該等兩條高速公路的日均車流量合共由2014年的約21,000輛增至2015年的逾25,000輛，並進一步增至2016年的約35,000輛，該期間的複合年增長率為30.0%。來自相應高速公路合作公司的EBITDA亦由2014年的2.536億港元增至2015年的3.594億港元，並進一步增至2016年的4.474億港元，該期間的複合年增長率為32.8%。由於產生資本開支及償還貸款，該等兩條高速公路尚未作出現金分派，但彼等已於2016年獲利，我們預期自2017年底開始從彼等收取現金分派。

由於相關省份經濟增長及私家車保有量增加，我們相信我們擁有權益的所有高速公路的車流量會實現長期持續增長。

### 本集團受益於高速公路高競爭門檻及區域性特色及戰略位置

高速公路行業的高門檻為本集團在維持其市場佔有份額及發展項目所需等方面締造先行優勢。財務能力、技術水平、行業知識、與政府及交通業界已建立的關係及有能力投放資源等待冗長的監管審批及開發程序均為成功的開發新項目關鍵先決條件。就中國高速公

路項目取得所需的政府批文、土地使用權及融資的能力，皆為複雜、冗長而昂貴的工作。此外，中國的公開招標程序具有選擇性，若干招標規定要求投標方具備以下方面至少五年的經驗：(i)中國收費公路的管理及投資；或(ii)特定地區的收費公路經營或管理。在若干情況下，我們得悉已完成的招標規定要求投標方擁有良好的財務往績或投標公司具有所指定的最低資產價值。該等規定為新進入者設置相當高的門檻。憑藉我們的知名品牌、彪炳往績、豐富的行業經驗、先進的經營專長及既有的政府及業務關係，我們能夠很好地應對未來競爭。

再者，高速公路項目具有區域性質。公路的使用主要取決於其相對起點及終點的可及性。若行車里程及路面質量都比現有高速公路低效時，來自其他公路的競爭僅充當備選公路。高速公路受益於已連接與眾多最著名及最重要沿海區或工業區、地標性基礎設施(如各省的機場及港口)相連接的重要支線公路及其他省級或國家級主幹道公路的支持。此外，我們認為，部分高速公路的戰略位置將使彼等能夠從中國三大戰略中受益。

### 經營及成本效益

我們相信，我們及高速公路合作公司之運營高效而兼顧成本效益。通過向高速公路合作公司董事會委任董事及向該等公司借調人員，我們專注於維持高速公路合作公司之經營及成本效益。此等努力使得：(i)於往績記錄期間，本集團按比例分佔EBITDA利潤率超逾80%，(ii)客戶對高速公路合作公司的滿意度及認可有所提高，及(iii)我們的投資產生可觀回報。

我們推動高速公路合作公司制定並實施預防性及節約成本的養護措施，包括但不限於：

- 制定全面的日常維護，對路面採取預防性養護措施，以維持最佳路況及提高路面使用壽命。我們認為於高速公路整個生命週期內，此舉可降低整體維護成本及維持高速公路的理想路況狀態，並可減少出現大修次數及因此影響高速服務的情況；
- 採用先進技術及科學評估方法監控路況；及
- 通過在所有收費站安裝計重裝備對超載車輛進行嚴格管控，從而減少對高速公路的傷害。

高速公路合作公司進行的養護及維修均高於業內標準。與國家公路維護及管理評優

---

## 業 務

---

標準90分的國家要求相比，高速公路的路面維護指標於2014年、2015年及2016年平均為95分(共100分)。

此外，我們已推動高速公路合作公司實施若干措施提升我們高速公路的駕駛體驗，我們認為此會增加經營及成本效益，增加車流量及路費收入。該等措施包括但不限於：

- 安裝現代化設備，以進一步提高彼等經營效益。

為提高收費的效率及準確性，同時削減人工成本，高速公路合作公司已在各條高速公路上增加數個電子收費車道並已於部分高速公路安裝客用車道自動發卡系統。我們安裝了各種監控系統以檢查使用免費綠色通道的車輛是否有免費資格，從而縮短駕駛員在收費站的等待時間及提高收費車道之運作效率。在整個唐津高速公路及保津高速公路上安裝監控系統以實時監控交通狀況；

- 制定應對事故、惡劣天氣狀況、自然災害及其他事件的應急響應計劃，以促進順暢運作及最大程度減少交通擁堵及中斷；
- 在惡劣天氣狀況(如暴雪及大霧)下與公路巡警及負責唐津高速公路的路政部門進行高度的工作配合，指導車輛有序、安全地通過高速公路，令高速公路合作公司甚至能夠在惡劣天氣狀況下繼續經營收取路費。

此外，我們在本集團經營中推行直接管理及企業管理理念，減少繁冗程序及命令控制模式的領導，在本集團的管理中推行實用方法，藉此提高本集團的經營及成本效益。

### 策略上採用合作商業模式，與地方公路局及政府建立穩固的合作關係

我們認為，我們按照合作商業模式經營高速公路合作公司業務的策略、選擇合適的地方高速公路合作夥伴及與該等高速公路合作夥伴(包括中國地方政府部門)有效合作的能力，乃我們取得成功的關鍵因素。

作為一家外商投資者，我們選擇合作模式在中國經營乃基於以下若干策略性考慮因素：

- 我們的所有高速公路合作夥伴均為在地方公路局及／或市政府或省級政府資助下註冊成立的附屬公司或實體，具備可提高我們高速公路合作公司業績的技術及對當地營商環境的深入了解；

---

## 業 務

---

- 我們的高速公路合作夥伴與地方政府部門有良好的關係，彼等可加快取得經營高速公路合作公司所需任何必要批文或許可的程序；
- 鑒於合作夥伴於高速公路合作公司擁有重大(介乎51%至60%)股權，高速公路合作公司架構將我們的策略及經濟利益與彼等高速公路合作夥伴相契合；
- 作為一家外商投資者，我們能與有關政府部門(包括省級交通廳及市級交通局)進行有效溝通，補充了我們的高速公路合作夥伴與地方部門交流政策意見的能力；及
- 我們積極參與高速公路合作公司管理的合資架構允許我們於當中擁有權益的高速公路應用我們的行業經驗及經營專長令彼等實現經營及成本效益。

鑒於合作模式取得成功，我們已與相關中國政府部門建立牢固長久的關係。我們與地方及國家部門交流頻密，可令我們評估國家及區域公路網絡規劃、項目建設狀況及日後潛在競爭，並進一步令我們作出與自身整體商業策略相一致的商業及投資決策。我們認為，我們與合作夥伴及中國政府部門的長期關係及取得的合作成功，亦將令我們更能把握未來具有策略意義的優質高速公路及／或基礎設施投資機遇，並有助於我們拓大自身的優勢，實現共同發展及互助。

### 積極參與高速公路合作公司管理的經驗豐富且穩定的管理人員

我們受益於擁有經驗豐富的管理團隊，其能夠洞悉先機發掘市場機會及採取有效行動並成功利用其資產管理技能：

- 我們的管理層平均擁有逾20年中國收費公路(我們於(或曾經於)當中擁有權益，里程近1,400公里)業務經營及管理經驗。
- 我們的管理團隊包括經驗豐富的專業人士，彼等擁有開發、管理及經營高速公路及其他基礎設施項目的相關技能及經驗，可向我們提供寶貴的行業知識及指導。
- 此外，我們的管理層擁有我們認為成功管理收費公路所需的關鍵特質：(i)成功獲得收費公路投資機會的能力；(ii)有效經營及取得良好回報的能力，(iii)對地方情況有深入了解且與中國政府部門建立了穩固的關係；及(iv)對相關政府政策有深入的了解。

---

## 業 務

---

我們認為，我們積極參與各高速公路合作公司管理，亦令我們具競爭優勢。我們向高速公路合作公司董事會提名，並向各高速公路合作公司的收費管理、工程、財務及會計及行政及人力資源等重要職能部門的關鍵管理職位調派人員。我們的積極管理風格令我們可持續參與高速公路合作公司的日常運營及決策，此令我們能最大程度提高我們現有業務及投資的價值。

高速公路合作公司榮獲的多項嘉獎表明我們在行業內取得成功，包括但不限於馬巢高速公路獲2013年／2014年度全省交通運輸行業文明單位及長益高速公路獲2013年度、2014年度及2015年度全省高速公路運營管理工作目標管理優勝單位。此外，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司獲得高速公路運營管理之世標認證。

### 策略

我們的目標為向股東提供穩定的分派，以及為該等分派提供長期持續增長潛力。我們旨在通過實施以下綜合策略達至此目標：

#### 進一步提高現有高速公路的經營及成本效益並保持競爭力

基於我們實現經營及成本效益的現有優勢，我們將繼續尋求提高我們擁有權益之高速公路新的經營及成本效益的有效方式。

- **路面維護、新收費系統及車流量監控**：為提高我們擁有權益的現有高速公路的競爭力，我們計劃與高速公路合作公司合作，以提高公路的通達性、速度、路況及安全性。我們將確保我們擁有權益的現有高速公路得到良好養護維修及提供車流量不間斷的通暢行車狀況。我們透過遠期規劃及需求預測(如實施防範措施以維持路況標準及預先進行任何必要的改造及升級)達到該等目標。我們亦將繼續改進我們擁有權益的現有高速公路的通訊、監督及控制系統。
- **最大化路費收入**：作為我們提高經營及成本效益的一部分，我們將繼續積極游說政府部門及商洽，通過減少政府部門採納的免費通行政策(包括客用車假期免費政策及綠色通道免費政策)，最大化高速公路合作公司的路費收入。我們計劃進一步增加我們日後的實際收費力度。
- **加大市場營銷力度**：此外，我們計劃與高速公路合作公司合作，通過若干舉措(包括於鄰近相連公路豎立更多清晰指向該等高速公路具體方位的指示牌、分發



---

## 業 務

---

旅遊路線指示卡、藉助電子移動地圖應用程序，利用電子商務推廣高速公路及通過廣播提供交管資訊)提高我們擁有權益的現有高速公路的連通性。

此外，倘出現合適的機會，我們計劃透過與高速公路合作夥伴合作投資升級現有高速公路。龍城高速公路合作公司現擬於龍白互通立交與晉中東收費站之間新建互通立交(即龍湖互通立交)。該項目未來將成為晉中市的重要通道，有助於增加龍城高速公路的車流量。我們目前與相關高速公路合作夥伴攜手尋求拓寬保津高速公路、唐津高速公路及長益高速公路的可能性。拓寬保津及唐津高速公路初步階段的啟動提案已獲得相關高速公路合作公司董事會批准。一旦初步階段完成，拓寬高速公路前須有關政府機構及高速公路合作公司董事會的進一步批准。倘相關高速公路合作公司有意進行投資升級，我們亦計劃延長相關高速公路合作公司特許經營期。進一步詳情請見「概要 — 近期發展」。

### 策略上物色可提升價值的高速公路收購及利用「一帶一路」戰略所帶來的機遇

我們日後擬利用我們於中國收費公路經營及資產管理逾20年的成功行業經驗中所積累的豐富知識尋求投資高速公路項目的機遇。我們傾向投資於至少已部分完成或目前正在營運的高速公路，我們認為此舉最大限度地降低了建設期的不確定因素(如成本超支或項目完工延遲)的影響，並可縮短實現滿負荷使用之前的爬坡時間。

此外，我們計劃利用「一帶一路」戰略投資於有聯繫的地區。一帶一路貫穿亞洲、歐洲及非洲大陸，一端是活躍的東亞經濟圈，另一端是發達的歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。我們認為目前「一帶一路」戰略聚焦貿易及基礎設施發展，將加強中國內部不同地區及一帶一路走廊沿線國家之間的相互聯繫。該戰略將增加對基礎設施(包括高速公路)的更高需求。憑藉在發展中國家(如中國)經營收費公路累積的扎實管理及開發技能，我們認為我們具戰略性優勢，以利用「一帶一路」戰略的機遇，重點關注可能從中受益的中國地區的新投資機會。我們或會於中國西部地區尋求新機遇，我們認為「一帶一路」戰略令該地區車流量增加，高速公路項目更具吸引力。同時，我們亦對受益於「一帶一路」戰略的東南亞發展中國家中尋找新的機會。

結合我們強大的融資能力及我們管理團隊洞悉先機發掘市場機會並採取有效行動的能力，我們認為本集團在進入該等市場時處於優勢地位。我們亦或會考慮基礎設施領域的其他機遇，但長期策略仍優先考慮收費公路項目。有關我們的高速公路投資策略及甄選標準的更多詳情，見「我們的經營計劃 — 項目甄選標準及評估程序」。

## 優化本集團的整體資本架構

我們產生現金的高速公路業務使得本集團財務狀況根基扎實而穩健。我們旨在向我們的股東提供穩定分派，且該等分派具有長期持續增長潛力，同時繼續保持本集團實施增長及未來項目收購策略的靈活性。我們可能會考慮透過發行無擔保債券方式進入債務資本市場，拓闊我們的融資來源。我們目前已收到香港上海滙豐銀行有限公司及星展銀行有限公司的承諾書，確認可提供本金額分別為**7.50**億港元及**2.50**千萬美元之承諾定期貸款，以促進本集團經營及未來企業發展(如新收購)。我們亦可能尋求需要本集團日後透過發行新股份的方式募集股權資本的增長機遇。任何募集額外股權的決策亦將考慮本集團資本架構。我們將繼續透過採納及維持適當的債務與股權組合審慎管理我們的資本架構，向股東提供最大限度的回報。截至**2016年12月31日**，本集團並無任何尚未償還借款。截至同日，其中三家高速公路合作公司合共持有未償還銀行借款**51.908**億港元。我們將繼續監控外匯風險並將考慮對沖重大外匯風險(如有需要)。

## 我們的經營計劃

### 高速公路合作合約條款

我們於高速公路合作公司的權益乃透過我們項目控股公司持有，一般形式為與我們各高速公路合作夥伴建立合作公司。在中國，合作公司架構賦予合作方調整投資架構及釐定權利、負債及責任方面的更大靈活性。高速公路合作公司的現金分派一般按各方於高速公路合作合約約定的方式，而非嚴格按照彼等於高速公路合作公司的資本投資比例作出。例如，如果在高速公路合作合約中約定中方於高速公路合作期限屆滿後保留高速公路合作公司的固定資產而沒有補償，則外方可以優先於高速公路合作期限內收回其投資。除龍城高速公路及馬巢高速公路現金分派安排以高速公路合作夥伴股權比率為依據外，我們所有其他高速公路合作公司均採納彼等各自於高速公路合作合約項下之現金分派安排，據此，我們與我們的高速公路合作夥伴之間的利潤／現金分成比率在不同階段而有所差異，這起初對我們更為有利。保津高速公路及唐津高速公路的現金分派安排目前已處於最後階段，分別向我們分派**40%**及**45%**的現金，此與我們於該等高速公路合作公司的股權比率一致。長益高速公路的利潤分成安排為**50%**，而本集團於該條高速公路的權益為**43.17%**。有關歷史利潤分派階段詳情，見「高速公路項目」。

過去，當我們物色到對我們的業務會有寶貴貢獻的潛在項目時，我們的其中一家附屬公司將會與相關高速公路合作夥伴磋商並簽署正式的合作合約。一般而言，我們為高速公路合作公司提供融資，而高速公路合作夥伴則提供相關物業資產及路費收費權。根據高

---

## 業 務

---

速公路合作合約條款，高速公路合作公司有權經營及收取路費，但一般不擁有高速公路的土地使用權。儘管高速公路合作公司的股權在未經相關政府部門批准及未經高速公路合作公司董事會一致批准的情況下不可轉讓予第三方，且我們及高速公路合作夥伴在轉讓合作公司任何股權方面對方均享有優先購買權。我們的各家高速公路合作公司享有經營相關高速公路的排他性權利，固定期限介乎18至30年不等，待高速公路合作合約屆滿後，所有固定資產移交予各高速公路合作夥伴或相關政府部門。

我們已訂立的各高速公路合作合約載有我們參與高速公路合作公司的有關約定條款，明文規定(除其他事項外)付款時間及注資金額(以股權形式，透過現金分派給予我們長期投資回報及股東貸款形式，在高速公路合作公司經營期內透過支付利息及償還本金的方式向我們提供經常性、定期及可預測的現金流)及高速公路合作訂約方的權限及責任。我們已致力於可能及適當的情況下將下列條款載入高速公路合作合約：

- 由高速公路合作夥伴主要負責取得相關高速公路合作公司及其經營所必需的政府批文；及
- 向我們支付優先分派現金，以加快我們的原始資本投資回本。

有關適用於我們高速公路合作公司的現金分派安排及我們向高速公路合作公司提供貸款的詳情，見「高速公路項目」及「財務資料 — 影響我們經營業績的關鍵因素」。

## 業 務

各高速公路項目的高速公路合作合約的主要條款載於下表：

	保津高速公路	唐津高速公路	長益高速公路	龍城高速公路	馬巢高速公路
所在省份	河北省	河北省	湖南省	山西省	安徽省
里程	105公里	58公里	69公里	72公里	36公里
路線	河北省與天津交界處至保定徐水	唐山至天津	長沙市至益陽市	太原市東部的榆次龍白村至祁縣城趙	合肥至巢湖至蕪湖高速公路至馬鞍山長江大橋
高速公路合作夥伴	河北省高速公路開發有限公司	河北省高速公路開發有限公司	湖南省高速公路建設開發總公司	晉中市公用基礎設施及晉中公路通公路開發有限公司 <sup>(3)</sup>	安徽省交通控股集团有限公司
高速公路合作合約日期	2003年6月	2005年1月	1997年8月	2011年4月	2014年4月
高速公路合作公司特許經營期	30年	18年	27年	30年	30年
高速公路合作屆滿日期	2033年9月	2023年1月	2024年10月	2041年6月 (經雙方同意後可予延期)	2044年5月
特許經營期屆滿日期	2033年9月	2023年1月	2024年10月	2042年7月	2043年12月
我們總投資的注資額 <sup>(1)</sup>	人民幣9.600億元	人民幣7.989億元	人民幣6.184億元	人民幣6.602億元	人民幣5.803億元
我們的股權比例	40%	45%	43.17%	45%	49%
我們目前的利潤／現金分成比率	40%	45%	50%	45%	49%
本集團將提名的董事會成員數目	4/10，包括董事會副董事長	3/7，包括董事會副董事長	3/7，包括董事會副董事長 <sup>(2)</sup>	3/8，包括董事會董事長或副董事長，每三年輪席一次	2/5，包括董事會副董事長
本集團委任的高級行政人員	總經理	總經理	總經理 <sup>(2)</sup>	總經理或副總經理(輪流擔當)；首席財務官	總經理

附註：

- (1) 更多詳情見「高速公路項目—融資」。
- (2) 長益高速公路合作公司之董事會董事長及副董事長以及總經理及副經理的提名權可經各方相互同意後變動。
- (3) 龍城高速公路合作公司董事會於2017年2月15日批准晉中市公用基礎設施部分股權轉讓。更多詳情見「高速公路項目—龍城高速公路—近期發展—股權轉讓」。

### 高速公路合作公司管理

我們相信，成功管理高速公路合作公司的要訣在於直接參與高速公路合作公司及應用高效管理方法。高速公路合作夥伴與我們共同控制高速公路合作公司的相關決策程序。高速公路合作夥伴與我們將聯合委派各自的董事會對高速公路合作公司進行監督。我們將根據相關高速公路合作合約確定我們任命的董事人數。各高速公路合作公司的董事長及副董事長乃由不同訂約方委任，此舉旨在確保各高速公路合作公司保持適當的相互制衡關係。

總經理在各高速公路合作公司日常管理及營運過程中發揮重要作用。目前，我們於各高速公路合作公司委任總經理且出任該職務的人士乃擁有豐富經驗的項目經理。總經理及副總經理負責各高速公路合作公司的日常營運及管理事務。此外，任何主要費用必須經總經理和副總經理批准，此舉旨在確保高速公路合作公司之間保持適當的相互制衡關係。上述項目經理將聯同派遣至合作公司具豐富經驗的收費管理、工程、財務會計及行政以及人力資源員工共同開展工作。

我們位於深圳的專業小組成員亦會定期對中國地區的各高速公路合作公司進行現場考察，以監控其是否符合中國法規及我們的經營標準。

除總經理及副總經理外，高速公路合作公司設有其他高級管理層、財務會計、工程維修、營運及收費、行政及人力資源以及稽查、監控及機電項目部以提供專業服務，協助各項目所在地的高速公路合作公司的總經理及副總經理開展工作。各部門職能簡述如下：

- **高級管理層**：根據各高速公路合作公司董事會決定，高級管理層負責管理各高速公路合作公司之整體業務運營。高級管理層亦負責制定、修改及實施內部規則規例、執行年度計劃及預算、審閱及批准僱員福利及變動、健康與安全管理，以及遵守地方及國家收費公路相關法律法規。高級管理層亦聯絡地方政府部門為高速公路合作公司創造積極營運環境並對培養企業文化方面起關鍵作用。
- **財務及會計部**：財務及會計部負責監督高速公路合作公司的財務管理(包括但不限於資產管理、採購、詢價、倉儲及庫存檢查)，執行內部審核程序及編製財務資料。該部門與政府部門保持聯繫以促進高速公路合作公司業務的順利營運。該部門亦定期向相關高速公路合作公司的財務人員提供培訓。

---

## 業 務

---

- **工程維修部**：工程維修部將參與高速公路合作公司的日常養護及專項及大中修工程的設計、招標、管理及質量檢測等外部援助及最終確定環節；以及制定及執行養護維修工作的政策、程序、目標及長短期計劃。該部門熟悉高速公路的技術細節及當地條件，跟蹤維護相關的信息，如高速公路上的橋樑及不同路段的狀況，並關注相關高速公路的緊急應對措施。工程部乃由負責解決技術問題及協助新項目評估的工程專家組成。
- **營運及收費部**：營運及收費部負責高速公路合作公司的收費管理及交通管理。該部門亦負責制定業務策略及向各部門提供指導有關內部政策、預算編製、規劃及管理項目並就管理、健康與安全、企業形象建設及優質服務。其定期編製收費及車流量相關的報告(日報、週報、月報、季報及年報)，及就有關數據向各高速公路合作公司的管理層提出建議。其亦定期為收費員舉行會議並提供培訓以處理收費站出現的問題，從而促進收費程序順利進行。
- **行政及人力資源部**：行政及人力資源部負責落實日常行政任務、協調各部門間的工作、管理業務記錄檔案、負責管理物流、建立外部關係及管理人力資源。
- **稽查、監控及機電項目部**：稽查及監控部負責稽查及監控高速公路合作公司的日常營運，以確保其符合彼等之內部政策。特別是，該部門監控各收費站的優惠卡發放、收費及監控中心的營運，以確保符合相關高速公路合作公司收費管理系統，以及預防僱員或第三方盜用現金。該部門亦負責通過監控高速公路於主要路段的交通狀況向公眾發佈實時公路交通信息。

機電項目部負責維護、連接、更新換代機電項目系統的軟件及硬件。其負責採購、儲存、使用及分銷零部件。其亦定期舉行培訓及評估以幫助僱員提高彼等使用及維護機電項目系統的技能。

### 項目甄選標準及評估程序

我們的高速公路投資策略乃甄選合適項目，為我們謀取最大回報並將與該等項目不確定性相關的風險降至最低。我們更傾向於投資已部分竣工或目前正在運營的高速公路，

---

## 業 務

---

我們認為此舉將最大限度地減少與施工過程中不確定性相關的風險(如成本超支或項目完工延遲)並可縮短實現滿負荷使用之前的爬坡時間。

對於收購新高速公路項目，我們的主要甄選標準如下：(i)優先投資已運營及收取路費或即將開始經營的收費公路項目；(ii)有關投資必須是我們認為可創造可能會創造可觀回報的投資；及(iii)專注於我們已有業務或了解當地行情的省份。於遴選海外新高速公路項目時，我們將優先考慮具有以下標準的國家：(i)地方政府對外商投資開放；(ii)人口高度集中的城市或區域；(iii)政治穩定；(iv)對基礎設施有高需求；(v)對資本投資有高需求；及(vi)經濟高速增長並因此帶動交通量增長。此外，於海外選址時，我們會慎重評估及評價估計預期回報、特定的國家風險、潛在項目地的社會經濟人口統計狀況(包括地方關係、稅收優惠、法律體制及政治風險)、當地的合作夥伴、合作公司架構、我們員工的經驗、我們的財務資源、任何適用的質量要求及未來項目的財務數據。

我們亦設有投資委員會，其制定本集團投資策略，審閱及根據需要對該投資策略提供調整意見，審閱建議收購及出售機會及相應的財務解決方案，並就此向董事會提供推薦意見，研究本公司整體策略計劃，並監督董事會批准的投資策略的執行情況。更多詳情見「董事及高級管理層 — 董事委員會 — 投資委員會」。

在中國，我們旨在與地方公路局及／或市政府或省級政府資助下註冊成立的附屬公司或實體的合作夥伴訂立合作合約。我們認為，該等合作夥伴具備可提高合作公司業績的技術技能及對當地情況的深入了解。同時，彼等與地方政府部門有良好的關係，可加快取得經營合作公司所需任何必要批文及許可的程序。

我們會對我們的潛在項目展開盡職調查，包括進行可行性研究、車流量調研、詳盡財務分析、審查潛在合作夥伴背景並審查相關合約、批文及許可證。我們通常會在項目評估程序中採取以下步驟：

- 審查政府的可行性報告以評估各建議項目的經濟及技術可行性。該等可行性報告一般由政府指定的獨立中國設計院組織編製，用以呈交予省發展與改革委員會進行批覆。該等可行性報告通常包括(i)地區交通需求；(ii)車流量預測；(iii)地

區社會及經濟環境；(iv)公路技術參數及施工成本；及(v)項目財務方面的分析資料。

- 經考慮(i)過往經濟增長；(ii)歷史交通增量及未來預期增長；(iii)通貨膨脹率預測；(iv)利潤分配安排；(v)周邊地區的競爭新公路、鄉鎮及工業用地的發展情況；及(vi)收費標準預期增幅等因素後，我們會於項目所在地展開獨立交通調研數據收集並進行內部財務分析。
- 我們通過對潛在合作夥伴進行訪談並核查其經營政策及原則以觀察彼等是否符合我們的要求。
- 我們進行法律及財務盡職調查。

### 收費業務

各高速公路合作公司乃通過一套由電腦計算應付費用的封閉系統進行收費。若未有裝配電子收費設備的車輛駛入我們的高速公路收費站時，會於收費站入口處發出一張IC編碼卡。部分高速公路已裝配自動發卡系統，以提高效率並減少勞動力需求。此外，若配有ETC的車輛駛入我們的高速公路收費站時，相關資料將通過在ETC收費站安裝無線設備自動存儲至車輛的登記電子收費卡內。於離開高速公路時，路費將從ETC卡關連賬戶處扣除。

高速公路合作公司密切監控收費，並努力將欺詐及偷竊行為降至最低。電腦系統將能準確記錄交通信息(包括行駛時間、進入／駛出每個收費站的車牌號及車型)及已收路費的金額，從而有助於降低欺詐的可能性。作為收費程序其中一環，收費站的數據分析員每日將各收費員當值期間收取的現金路費與電腦記錄進行對賬。所收現金不足之數須由收費員補足。電腦會生成每日現金收入報告，記錄當日所收之現金，而銀行存款單詳情與每日現金收入報告對賬，確保現金收入已妥善地存入銀行。除定期對賬外，高速公路合作公司對每位收費員進行定期抽查。收費亭及收費站一般均安裝閉路電視攝像機及監控系統，監控交通及收費情況。根據我們的內部政策對每輛通過收費車道的車輛進行拍照並保存。該等錄像可由主管或管理人員從內部電腦網絡調取，對任何路費損失進行系統調查。另外，高速公路合作公司對自身設備進行定期檢查及維護，且已對系統進行備份及採取了其他補救措施，以確保該等電腦系統不會頻發故障。然而，高速公路合作公司的系統與第三方運營商的系統之間曾出現過若干資金差異的情況。我們已協助高速公路合作公司採取措施以



處理該等差異情況並減少相關情況的發生，但是概不保證日後該等差異不會出現。更多詳情，見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 路費收入或會受收費系統的可靠性所影響」。

人工收費亭收取的現金收入將存入高速公路合作公司賬戶，隨後於特定時間內轉至區域收費網絡結算中心管理賬戶。自電子收費車道收取的費用收據直接存入由同一主管部門管理的指定賬戶。相關收費站內的電腦會記錄所有交易並將有關信息傳送至區域收費網絡結算中心。通過相關高速公路合作公司遞交的交易記錄及同一網絡內其他高速公路經營者遞交的該等交易記錄，區域收費網絡結算中心可計算路費收入並分配予同一網絡內的各高速公路經營者。該資金屆時轉入高速公路合作公司賬戶。區域收費網絡結算中心的適用管理費或於支付款項中扣除或由高速公路合作公司每年支付。為確保收費分配精確，高速公路合作公司將獨立計算路費分配並核驗區域收費網絡結算中心計算的結果。

根據政府規定，於我們所有的高速公路上運送鮮活農產品的貨車可使用免費「綠色通道」。我們的高速公路合作公司採用多種高科技方法，包括便攜式檢測攝像機、輻射成像系統、專業軟件及大數據分析，此舉旨在對「綠色通道」進行檢查，以確定通行貨車是否具免費通行資格。我們相信，高速公路合作公司採用的多種方法有助於提高檢測效率，同時減少濫用相關免費政策的貨車數量並提高收費費率。

### 公路養護

於整個特許營運期間，我們的高速公路合作公司將負責自有高速公路的養護修繕工作。有關日常養護及小規模修繕的費用由相關高速公路合作公司的正常營運資金撥付；有關大規模修繕的費用或會通過相關股東貸款或銀行貸款（除高速公路合作公司的自有資金外）支付。養護是將高速公路維持在理想狀態。公路及其他設施的養護主要可分為以下三大類：

- **日常養護**：通常包括路況檢查、路面小規模修繕、緊急修繕、更換受損公路設備、清理行車道、涵洞及下水道以及景觀及建築的養護工作。
- **專項工程**：通常包括對存在一般缺損或部分或正常損壞的高速公路特定區域進行定向修繕工作，以恢復路況，此舉屬預防措施行為。
- **大修工程**：包括大規模對受損路面進行實質性修繕或修復主要結構的缺陷或工程未盡事宜，如排水系統或路堤或其他提升等級工程。

---

## 業 務

---

各高速公路合作公司均進行年度預算程序，該程序涵蓋相關年度預期營運開支、維修及養護成本以及任何其他資本支出。我們始終密切參與編製營運開支並於隨後進行相應監督，該預算須經董事會批准。於往績記錄期間，概無任何跡象顯示存在預算嚴重超支或資本開支需求明顯不足的情況。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，高速公路合作公司就日常養護及小修工程所產生的開支分別約佔相關高速公路合作公司於同期路費總收入(扣除營業稅或增值稅)的3.4%、5.5%及4.4%；高速公路合作公司就中大修工程所產生的開支分別約佔相關高速公路合作公司同期路費總收入(扣除營業稅或增值稅)的10.5%、5.8%及0.9%。為改善高速公路的養護服務質素並降低成本，養護承包商(特別是能夠提供中大修工程服務的承包商)均由公開招標或邀請招標程序選出。

我們所有的高速公路合作公司專注於高速公路的預防性養護，我們認為，此舉可令項目於高速公路整個生命週期內降低整體養護成本及維持高速公路的理想營運狀態。此舉亦減少大修次數及因此導致暫停服務的需求。例如，保津高速公路合作公司採用即時修繕技術修復路面上的細小裂縫，防止雨水滲入路基，並於夏季高溫期間定期進行路面灑水工作以達到路面降溫效果，從而避免及降低路面瀝青軟化而產生公路車轍的機率。長益高速公路合作公司已實施公路養護生產管理系統(「公路養護生產管理系統」)，該系統可通過利用互聯網、地理信息系統、全球定位系統及3G移動網絡簡化日常養護管理程序。

由於龍城及馬巢高速公路乃新建項目，故該等高速公路並無需要任何大修或專項工程。保津及唐津高速公路分別於2013年及2014年進行過適當中修工程。長益高速公路乃於2011年及2012年進行過大修工程。有關更多詳情，見「高速公路項目 — 重大修繕及升級」。

### 交通管理

考慮到車流量的預期增量，我們尤為相信，讓司機始終優先選擇高速公路的要訣在於實現高效交通管理、縮短收費時間提供方便、快捷及安全通行。我們的業務策略主要集中在優化收費程序及改善高速公路合作公司面對不同情況作出的響應。

我們已實施了一系列旨在優化收費程序並減少收費站等候時間的策略。硬件方面，所有的高速公路入口及出口均備有ETC車道。我們的部分收費車道配有自動發卡系統，以減少取卡時間。我們的唐津及保津高速公路採用不同技術提高「綠色通道」的檢查速度，為

貨車司機提供便利。同時，我們的高速公路合作公司已採用標準化運作程序提升客戶收費通行體驗。值得一提的是，馬巢高速公路已開發完成一套模擬培訓系統，以提高員工於收費過程中的表現。我們相信，該等策略能夠有效減少人為錯誤率並提高收費車道的運作效率，進而提高高速公路合作公司的整體競爭力。

我們亦實施了一系列策略以改善高速公路合作公司面對不同情況作出的回應。所有的高速公路均配有全面監控系統，即於高速公路沿途配裝監控攝像機。值得關注的是，唐津高速公路已完成配裝高分辨率數字監控攝像機，長益高速公路亦正在進行並已處於最後安裝階段，此類攝像機能夠移動設備及傳輸實時視頻圖像，以便迅速處理交通事故及其他交通擁堵情況。高速公路合作公司已針對惡劣天氣條件、自然災害、交通事故及其他突發事件制定了應急計劃，可調用任何設備、人員及其他資源應對上述情況。我們的高速公路合作公司亦與當地政府機構保持高度合作。例如，通過與高速公路巡警及路政部門展開合作，於惡劣天氣條件下，通過警用車輛有序安全地引導車輛通過唐津高速公路。

高速公路合作公司密切監測高速公路沿途的交通數據及車流量。我們會於必要時對交匯處、收費站及高速公路進行升級，以減輕交通擁堵的情況及／或更好地與當地公路及當地政府開發的區域路網相互連接。新近案例包括於保津高速公路的收費站擴建收費車道。

有關更多詳情，見「高速公路項目 — 交通管理」。

### 收費費率及收入

高速公路合作公司的收入主要為其經營高速公路所收到的通行路費收入。龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司亦有通過將高速公路服務區的若干設施租賃予第三方的方式獲得部分收入。此外，若干高速公路合作公司亦通過提供廣告服務獲得收入。目前，收費費率通常基於客車的車輛類別及貨車重量按行駛每公里的價格表示。因此，收費收入通常取決於車輛類別(就客車而言)或車輛載重(就貨車而言)形成的交通量、適用收費費率及行駛里程等數據。

高速公路的收費費率由高速公路運營商或投資者提出並須經相關省級政府機構批准。因此，高速公路合作公司(通過其投資者(如本集團)的指引)可建議或申請路費費率變動。政府機構在批准路費費率時考慮的因素包括同一地區內可資比較收費公路及高速公路的路

---

## 業 務

---

費費率、當時之通脹率及融資利率、車流量及使用者可承擔之程度。見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 本集團經營行業具有涉及政府政策變動的相當大風險，包括但不限於收費費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作公司的公路特許經營權之不利變動，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

### 主要供應商及客戶

#### 主要供應商

高速公路合作公司通過競爭性投標程序將相關養護工作外包予養護公司，各高速公路合作公司保有負責不同類別工程的合資格承包商名單，並於甄選養護承包商時慮及以下多項因素：資質、財力、類似項目經驗、聲譽可靠性、質量及安全、報價以及所提技術及承包建議。

承包商保證養護工作的質量及時效性。一般來說，承包商將負責處理有關養護工作的任何質量及投訴事宜並須於缺陷責任期對所出現的缺陷承擔責任。缺陷責任期通常指項目竣工後的一段固定期限，承包商有責任對已發現缺陷作出修復。

於往績記錄期間，高速公路合作公司主要通過以銀行轉賬及支票方式結算款項。一般而言，高速公路合作公司於相關工作妥善完成後向相關承包商付款並扣留合約總價之一定比例之款項，至協定缺陷責任期屆滿。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，高速公路合作公司五大供應商的採購額分別佔其採購總額約62.8%、34.7%及35.0%；同期，高速公路合作公司最大供應商的採購總額分別約佔其採購總額的27.8%、16.5%及12.0%。

於2016年，高速公路合作公司的五大供應商均為公路修繕及養護合約供應商。

高速公路合作公司(我們透過該等高速公路合作公司經營我們的業務)的五大供應商均為獨立第三方，據董事所知及所信，於往績記錄期間，概無董事或彼等的聯繫人或實益擁有超過我們已發行股本5%之任何股東於本集團五大供應商當中擁有任何權益。

#### 主要客戶

鑑於我們的高速公路業務性質，於往績記錄期間，高速公路合作公司(我們透過該等高速公路合作公司經營我們的業務)概無任何單一客戶對本公司的收入貢獻超過5%或以其他方式對本集團業務產生重大影響。因此，本集團的主要客戶皆非主要供應商。

## 業 務

### 競爭

我們於當中擁有權益的高速公路項目面臨來自(i)與具有相近質素的現有或替代路線及(ii)其他替代交通方式的競爭，該等現有或替代路線可能收取較低費用或不收費或提供較直線路線。有關的競爭或會對高速公路的盈利能力產生不利影響。

我們現有的數個高速公路項目均存在直接競爭路線。我們傾向於在現時並無替代路線的新項目上進行投資，惟我們概無法保證未來不會出現新建或發展不收費或僅收取較低費用的替代路線，或新建或新設與現有高速公路存在競爭的其他交通運輸模式。見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 我們的盈利能力或會受其他競爭交通運輸方式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響」。

下表概述未來五年預期投入營運可能與我們擁有權益高速公路項目競爭的公路及鐵路：

高速公路	潛在競爭公路及鐵路 (預期營運年份)	潛在影響
保津高速公路	<ul style="list-style-type: none"><li>S70北京新機場北線高速公路涿州段及廊坊段(2019年)</li><li>S65北京新機場南出口高速公路(2019年)</li><li>S72唐山至廊坊高速公路廊坊段(2019年)</li><li>S31太行山高速公路涞曲段(2019年)</li><li>G0211天津至石家莊高速公路(2021年)</li></ul>	可能分流車流
唐津高速公路	<ul style="list-style-type: none"><li>S51遷安至曹妃甸高速公路(2018年)</li></ul>	可能分流車流
長益高速公路	<ul style="list-style-type: none"><li>益陽至婁底高速公路(2017年)</li><li>長沙至益陽高速公路並行線(2019年)</li><li>益陽至常德高速公路並行線(2020年)</li><li>重慶至長沙至廈門高鐵(2021年)</li></ul>	可能分流車流 可能分流可能選擇 鐵路的長途旅客
龍城高速公路	<ul style="list-style-type: none"><li>並無計劃建設其他主要競爭公路</li></ul>	不適用
馬巢高速公路	<ul style="list-style-type: none"><li>G42S北沿江高速公路巢湖至無為段(2018年)</li><li>S11蕪湖長江公路二橋(2018年)</li><li>S05寧宣杭高速公路狸橋至宣城段(2018年)</li></ul>	可能分流車流

## 業 務

有關更多詳情，見「高速公路項目 — 競爭 — 現有及潛在競爭公路」。

我們會於決定投資新項目前進行盡職調查，並將於調查過程中考慮現有及已知潛在競爭公路(如有)所帶來的影響。我們認為，雖然我們的部分高速公路項目目前存在競爭公路，惟我們的高速公路較競爭對手具有顯著競爭優勢。有關更多詳情，見「高速公路項目 — 競爭 — 現有及潛在競爭公路」。我們在中國的所有項目均以與地方政府機構主持的實體合作公司方式進行，我們認為，相關安排能夠盡量降低相關地方當局批准建設與彼等擁有權益的項目構成直接競爭的替代路線的風險。此外，部分高速公路合作合約載有若干要求合作夥伴協助我們參與競爭路線營運及管理之優先權的條文。

### 僱員

截至2014年、2015年及2016年12月31日，我們分別有74、65及59名僱員(不包括高速公路合作公司員工)。下表載列於2016年12月31日按業務職能劃分的本集團僱員人數明細：

	僱員人數
高級管理層.....	12
財務及會計.....	13
工程維修.....	8
營運及收費.....	8
行政及人力資源.....	10
稽查、監控及機電項目.....	8
<b>總計</b> .....	<b>59</b>

下表載列於2016年12月31日按業務職能劃分的高速公路合作公司僱員(不包括由本集團委派的僱員)人數明細：

	僱員人數
高級管理層.....	16
財務及會計.....	21
工程維修.....	75
營運及收費.....	1,224
行政及人力資源.....	119
稽查、監控及機電項目.....	132
其他.....	71
<b>總計</b> .....	<b>1,658</b>

## 業 務

下表載列於2016年12月31日按區域劃分的本集團僱員人數明細：

	僱員人數
中國	
深圳分部.....	17
高速公路合作公司所在地 .....	32
	49
香港 .....	10
總計 .....	59

下表載列於2016年12月31日按區域劃分的高速公路合作公司僱員(不包括由本集團委派的僱員)人數明細：

	僱員人數
中國	
深圳分部.....	—
高速公路合作公司所在地 .....	1,658
	1,658
香港 .....	—
總計 .....	1,658

截至最後實際可行日期，與2016年12月31日之僱員人數相比，本集團或高速公路合作公司之僱員人數均未發生任何重大變動。

我們相當重視僱員的培訓及發展。我們鼓勵僱員參與內部及外部培訓課程並為若干僱員制定培訓計劃。我們亦制定有借調計劃，據此，我們會定期將我們總部的僱員調至高速公路合作公司所在地，以便僱員全面了解高速公路的日常營運情況。此外，為實現營運高效化，透過與高速公路合作公司夥伴合作，我們在組建高速公路合作公司管理團隊方面實施以下多項策略：(i)我們於各項目所在地同時聘請中國及香港的專業人士；(ii)聘用於收費公路及高速公路方面具豐富經驗的退休政府官員擔任高速公路合作公司的總經理及顧問，以提供寶貴的行業專業知識及指導意見；及(iii)致力於招攬擁有多年經驗的僱員及擁有高速公路合作公司相關技術背景的僱員。此外，由於高速公路合作公司的企業願景及策略政策乃由我們的香港總部制定實施，故我們委派的員工將負責於各地實施及傳達該等願景及政策，以確保我們對高速公路合作公司的有效控制及監督。

於往績記錄期間，我們或者高速公路合作公司並無因勞資糾紛而遭致任何罷工或其他業務中斷情況。截至最後實際可行日期，我們並未成立工會，而所有高速公路合作公司

---

## 業 務

---

已根據中國法律成立彼等工會。我們認為，我們以及彼等高速公路合作公司的僱員均享有公平合法的待遇。我們十分重視僱員的權益並與彼等保持良好關係。

我們的可持續增長及壯大取決於僱員的表現及忠誠度。我們為僱員提供具競爭力的薪酬，並每年根據僱員個別工作表現、貢獻及市場發展作出檢閱。其他僱員福利包括但不限於綜合醫療、人壽及傷殘保險及退休計劃。截至2016年12月31日，本集團僱員的平均效力年期為13.5年。於上市後生效的認股權計劃將被採納。有關更多詳情，見「附錄六一法定及一般資料—D.認股權計劃」。

### 社會保障計劃

根據中國規定及規例以及中國地方政府的現有政策規定，我們參與多項為中國僱員而設的社會保障計劃，包括退休金計劃、醫療保險計劃、就業保障計劃、個人工傷保險計劃及生育保險。此外，我們亦通過高速公路合作公司為我們的中國僱員作出住房公積金的供款。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們就該等社會保障計劃作出的供款總額分別約為0.32千萬港元、0.33千萬港及0.29千萬港元。相關社會保障計劃及住房公積金乃由相關中國地方政府主辦，我們須按月向該等計劃作出供款，金額按地方政府所指定若干百分比計算。中國地方政府負責對該等計劃進行規劃、管理及監督，包括徵收供款並將之進行投資並根據該計劃支付到期款項。

我們的中國法律顧問告知，於往績記錄期間，我們已於中國社會保障計劃及住房公積金的所有重大方面遵守適用法定要求。

### 保險

我們的政策乃確保高速公路合作公司獲得財產險及行業慣例的第三方責任險保單。除法定險種外，我們亦會於認為必要時購買其他保險以涵蓋本集團所面臨的主要風險。根據相關中國法律及法規，我們已為車輛投購機動車交通事故強制保險。為避免出現高速公路合作公司未購買足夠保障的情況，我們亦採取追加全險策略，以期於高速公路合作公司所購買的主要保單未涵蓋我們的損失時，我們可通過所追加全險彌補該部分損失。相關高速公路合作夥伴已經提供相關同意書，表明願意放棄我們所購買追加保單項下追回任何損失的權利。我們認為我們保險計劃的承保範圍符合中國高速公路營運商的慣例。

本集團及高速公路合作公司的保單由保險業務小組(由本集團的高級管理層成員組成)不時進行審閱。於往績記錄期間，相關保單概無任何重大或不尋常的超額或應予扣除



款項，董事認為，相關保單的承保範圍符合行業慣例。然而，我們及高速公路合作公司可能存在若干未投保或無法為業務營運過程中可能遭致的損害或責任提供足夠保險保障的風險。見「**風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 我們不確定是否維持或將繼續維持足夠的保險保障**」。

### 銷售及市場營銷

高速公路合作公司絕大部分銷售額，來自車輛通過我們擁有權益的高速公路的收費。市場營銷策略主要包括於鄰近相連公路豎立更多指向高速公路具體方位的指示牌、於相連公路分發旅遊路線指示卡、利用電子商務渠道通過移動地圖應用程序宣傳高速公路及通過利用廣播提供交通新聞資訊的方式宣傳高速公路。

### 土地使用權及物業權益

#### 土地使用權

各高速公路合作公司有權使用其所需的相關土地。然而儘管國土部門已批准高速公路合作公司使用相關土地，一般而言，土地使用權證乃以負責高速公路建設的相關高速公路合作公司的高速公路合作夥伴或監管政府交通部門或關連人士（「**土地使用權持有者**」）的名義頒發。土地使用權證不得轉予相關高速公路合作公司（龍城高速公路除外，其土地使用權證乃以龍城高速公路合作公司名義頒發）。根據於2008年生效的《收費公路權益轉讓辦法》及其先前規例，儘管既有收費公路及配套設施的所有權仍為政府所有，惟其經營權可轉讓予第三方。見「**監管概覽**」。因此，所有的高速公路合作合約均載明，於高速公路合作公司特許期間，高速公路合作公司有權營運相關高速公路。此外，根據相關高速公路合作合約，高速公路合作夥伴須於合作公司特許期間提供土地使用權。土地使用權持有者已出具承諾書確認相關高速公路合作公司於高速公路合作公司期限內擁有使用相關土地的確切權利。我們已獲中國法律顧問告知，彼等各個高速公路合作合約項下的高速公路合作公司土地使用權土地持有者已出具之承諾書均為有效且可執行。於特許期末，根據適用監管規定及高速公路合作合約條款，高速公路及其營運權將無條件歸屬於相關高速公路合作夥伴或相關政府交通部門。

#### 馬巢高速公路合作公司所用土地

截至最後實際可行日期，馬巢高速公路合作夥伴尚未就國有出讓土地之一幅地塊（其

總建築面積為**1,333.3**平方米，約佔馬巢高速公路土地總面積的**0.05%**)取得土地使用權證。有關地塊分別租賃予第三方(為馬巢高速公路合作夥伴之聯繫人)經營加油站及服務站。

中國國土資源部及安徽省政府已授予批准有關地塊用於經營馬巢高速公路。我們的中國法律顧問確認，馬巢高速公路合作公司有使用有關地塊及分別租賃予第三方經營加油站及服務站之合法權利。我們的中國法律顧問亦確認，馬巢高速公路合作公司與本公司概不會因未取得土地使用權證而使用該等土地及將該等土地出租予獨立第三方而遭致有關政府機構的任何責令或處罰，或遭致承租人的任何索償。然而，根據相關中國法律法規，因未取得土地使用權證，馬巢高速公路合作公司或馬巢高速公路合作夥伴不能轉讓、按揭或以其他方式處置國有出讓土地或任何於有關國有出讓土地上所建之建築物。

馬巢高速公路合作夥伴已提交相關申請以獲取尚未取得之土地使用權證。土地評估已完成，並已向縣國土資源部門遞交區域規劃供其審批。有關部門已向馬巢高速公路合作公司表示，區域規劃審查會議現定預期於**2017年7月**進行。根據該時間表，若區域規劃獲批，相關土地使用權證預計於**2017年7月至8月**前後獲授予。我們的中國法律顧問認為獲取土地使用權證並無法律障礙。馬巢高速公路合作公司已聯絡有關部門加快審批程序。然而，概不保證可取得加快審批。

基於(i)中國國土資源部及安徽省政府已授予批准有關地塊用於經營馬巢高速公路；(ii)馬巢高速公路合作夥伴已就取得尚未獲得的土地使用權證遞交相關申請；(iii)馬巢高速公路合作公司有使用有關地塊及租賃予第三方之合法權利；及(iv)分別租予第三方經營加油站及服務站之地塊對我們的業務而言並不重要，本公司認為，土地使用權證缺失將不會對馬巢高速公路的業務運營造成重大不利影響。

### **龍城高速公路合作公司所擁有土地**

截至最後實際可行日期，龍城高速公路合作公司於七幅地塊上經營，總建築面積約為**5,492,550**平方米。龍城高速公路合作公司已取得土地使用權證，除了三幅總建築面積為**3,821,504**平方米的地塊，約佔龍城高速公路土地總面積的約**69.6%**，其中兩幅地塊用作高速公路的一部分及一幅地塊用作服務站。通過與太谷縣、祁縣及晉中市國土資源部門訂立土地收購協議及土地出讓協議，龍城高速公路合作公司已收購該等地塊。我們的中國法律顧問確認，根據中國法律及相關高速公路合作合約，龍城高速公路合作公司有使用有關地塊

---

## 業 務

---

經營龍城高速公路之合法權利。我們的中國法律顧問亦確認，即使未取得土地使用權證，相關政府機構將不會責令龍城高速公路合作公司或本公司(i)支付任何罰款或接受處罰；(ii)歸還有關地塊；(iii)停運龍城高速公路；或(iv)騰出、拆除或放棄於有關地塊上建造的物業、建築物或設施。然而，根據相關中國法律及法規，因未取得土地使用權證，龍城高速公路合作公司不能轉讓、按揭或以其他方式處置相關土地使用權。

龍城高速公路合作公司已(i)根據相關土地收購協議及土地出讓協議支付所有對價和滿足其項下所有規定的條件；及(ii)提交相關申請獲取不動產證(其將根據太谷縣、祁縣及晉中市國土資源部門的最近慣例來替換土地使用權證及房屋所有權證)。我們的中國法律顧問認為獲取餘下不動產證並無法律障礙。將採取的主要步驟包括(i)地方部門認可機構將調查地塊及(ii)晉中市國土資源局將核實調查結果。龍城高速公路合作公司已獲該部門告知，2017年此地段將涵蓋若干主要公共基礎設施及住房項目，因此該部門不能提供具體估計時間。然而，該部門表示，在並無不可預見情況下，土地調查估計將於2017年9月前後完成及核實估計將於2017年12月前後完成。因此，龍城高速公路合作公司預計最早將於2018年上半年獲授予不動產證。

基於(i)有關地塊已根據龍城高速公路合作公司與太谷縣、祁縣及晉中市國土資源部門訂立之土地收購協議及土地出讓協議收購；(ii)龍城高速公路合作公司已提交相關申請以獲取不動產證；及(iii)我們的中國法律顧問確認，龍城高速公路合作公司有使用有關地塊經營龍城高速公路之合法權利本公司認為，土地使用權證缺失將不會對龍城高速公路的業務運營造成重大不利影響。

### 建築物

截至最後實際可行日期，各高速公路合作公司或高速公路合作夥伴均未就相關高速公路周邊之配套建築物取得房屋所有權證。該等建築物主要用作服務建築物或員工餐廳等，且對我們的業務而言並不重要。我們的高速公路合作公司當中，龍城高速公路合作公司已提交相關申請以獲取其配套建築物的不動產證(其將根據太谷縣國土資源部門最近做法來替換土地使用權證及房屋所有權證)。我們的中國法律顧問認為，(i)取得餘下不動產證並無

---

## 業 務

---

法律障礙；及(ii)取得不動產證之前，相關政府機構將不會要求龍城高速公路合作公司或本公司拆除或放棄配套建築物。

該等配套建築物的建設乃已獲相關交通運輸部門批准作為相關高速公路開發之一部分。我們的中國法律顧問確認，我們高速公路合作公司或高速公路合作夥伴均有在並未取得房屋所有權證時使用該等配套建築物之合法權利，且高速公路合作公司與本公司概不會因未取得房屋有關政府機構的任何責令或處罰。然而，根據相關中國法律及法規，取得房屋所有權證之前，各高速公路合作公司或高速公路合作夥伴均不能轉讓、租賃、按揭或以其他方式處置相關建築物。

基於上文依據，本公司認為，各個高速公路周邊之配套建築物房屋所有權證缺失將不會對我們高速公路的業務運營造成重大不利影響。

### 租賃物業

截至最後實際可行日期，高速公路合作公司作為出租人於中國租賃四處物業，總佔地面積約為9,368.3平方米；作為承租人於中國租賃一處物業，總佔地面積約為7,351.7平方米。

截至最後實際可行日期，我們該等租賃物業的所有租賃協議尚未向中國相關政府部門登記。據我們的中國法律顧問所告知，相關中國政府部門可能要求高速公路合作公司於指定時間內申請有關登記。倘高速公路合作公司未能於指定時間內申請有關登記，我們或會就每起事件被處以最高人民幣10,000元的罰款。誠如我們的中國法律顧問所告知，未能完成有關登記將不會影響相關租約的有效性或可執行性，或導致我們獲要求讓予該租賃物業。

自上市起，我們將於香港租賃一處物業作為我們的總部，該物業位於香港九龍海港城港威大廈6座5樓506-8室，總建築面積約5,616平方米。此外，路勁企業管理顧問(深圳)有限公司(「深圳管理公司」，本公司之全資附屬公司)將許可路勁基建使用目前由深圳管理公司從獨立第三方業主租賃的1,986.79平方米辦公區域中的1,848.79平方米辦公區域。有關更多詳情，請見「持續關連交易 — 豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定之持續關連交易 — 5.與我們的控股股東之最低豁免水平交易 — 辦公樓特許協議」。

有關為促進遵守相關物業有關法律法規所實施的其他措施之更多詳情，見「— 內部控制及風險管理政策 — 加強內部控制」。

## 研發事宜

我們與高速公路合作公司工程部展開合作，進行可行性研究並對可行性報告進行審閱以評估各擬建高速公路項目的經濟效益及技術可行性。我們亦協助開發高速公路合作公司的多款軟件及硬件系統，以改善我們的收費業務及交通管理。例如，保津高速公路合作公司擁有一項已註冊的實用新型專利及一項有關其「綠色通道」檢測系統的電腦軟件版權及另一項有關其卡車重量監控管理系統的電腦軟件版權。於往績記錄期間，本集團及高速公路合作公司就研發所花費的金額並不重大。

## 知識產權

我們通過在中國及香港註冊或正在申請註冊的多個商標及域名開展業務。

截至最後實際可行日期，我們已於香港註冊23個域名及七個商標，並於中國申請三個商標，上述商標及域名對我們業務而言屬重大。此外，保津高速公路合作公司正在申請一項實用新型專利及已註冊兩項電腦軟件版權；唐津高速公路合作公司擁有一項商標及一項域名。見「附錄六一法定及一般資料—B.有關我們業務的更多詳情—2.知識產權」。

我們並不知悉(i)我們侵犯第三方所擁有知識產權，或(ii)任何第三方侵犯我們所擁有知識產權等任何侵權行為。

## 健康及安全

我們須遵守業務所在司法權區有關健康及安全的規定。我們已制定內部政策及制度，以實行並確保遵守有關規定。我們相信，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，我們已於所有重大方面遵守有關規定。我們須向僱員承擔的責任已依法投保。我們並無與承包商僱員有關的可保利益。我們的承包商須根據適用法律就其對僱員的責任投保。

為向僱員提供安全工作環境，我們將定期對設備進行風險評估及維護。就我們外派至我們的高速公路合作公司項目現場工作的僱員而言，彼等須遵守額外的安全準則。此舉旨在確保職業安全高標準，保護僱員免受職業危害。

此外，高速公路合作公司亦致力於為其僱員提供安全工作環境。為此，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司的健康及安全系統獲職業健康與安全管理體系OHSAS 18001認證。另外三家高速公路合作公司亦有各自內部健康及安全政策。通常，高

速公路合作公司健康及安全政策要求各分部如下行事：(a)遵守其經營所在的相關營運地點的所有適用健康及安全法律法規；(b)使健康及安全事宜的考慮為修繕及養護、收取路費、工程及高速公路合作公司日常營運的其他方面的重要因素；(c)就彼等於達成高速公路合作公司健康及安全目標中之責任而教育僱員；(d)向彼等僱員提供合適工作技巧及安全培訓；及(e)就執業健康及安全事宜公開與僱員交流。各分部均有記錄及處理事故的適當系統。於往績記錄期間，本集團或高速公路合作公司均未遭致任何涉及其僱員或承包商的任何重大職業事故。

### 環境事宜

於中國從事高速公路開發業務的公司須遵守多項環境法律及法規，其中包括《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國環境噪聲污染防治法》、《中華人民共和國環境影響評價法》及《建設項目環境保護管理條例》。有關該等環境法律及法規的詳情及可能對我們業務造成的影響，見「監管概覽—環境保護」及「風險因素—與我們的業務及經營有關的風險—我們的盈利能力或會受其他競爭交通運輸方式的存在及發展、環境監管及燃油價格所影響。」。

待法律生效後，相關高速公路合作公司在高速公路項目施工前已向環境部門呈交相關環境影響研究、報告或環境影響分析表。高速公路合作公司並未於有關環境部門接手高速公路竣工檢驗後遇到任何問題。

### 法律及監管程序以及合規事宜

#### 訴訟、索賠及仲裁

截至最後實際可行日期，本集團任何成員公司或高速公路合作公司概無涉及任何重大訴訟、申索或仲裁，且據我們所深知，本集團任何成員公司或高速公路合作公司亦未面臨或遭提出任何重大訴訟、申索或仲裁。

#### 遵守法律及法規

適用於本集團及高速公路合作公司業務之主要法律及法規概要載於「監管概覽」。於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，除下文「一 中國高速公路有關事宜」及「一 土地使用權及物業權益」所披露者外，我們及高速公路合作公司已於各重大方面遵守有關我們業務的相關法律及法規，且並無嚴重違反或觸犯適用於本集團的法律及法規，致使會對我們或彼等的業務或財務狀況整體造成重大不利影響。

除下文「一 中國高速公路有關事宜」所披露者外，於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，我們及高速公路合作公司已於我們或彼等業務所在司法權區取得開展我們或彼等

---

## 業 務

---

業務所需的全部重要牌照及許可證，且目前該等牌照及許可證仍屬有效。我們或彼等於重新申請開展業務所需的任何主要牌照或許可證時均並未遭到拒絕。有關開展業務所需主要牌照及許可證的更多詳情載列於「監管概覽」。

### 中國高速公路有關事宜

#### 法律及監管合規

由於過往外商投資的限制，我們透過多間合作公司運營保津高速公路、唐津高速公路及長益高速公路，將高速公路的一部分路段指派予各合作公司。各合作公司的經營範圍（如工商局頒發之營業執照中所列示）包括運營高速公路的相關路段。在經營相關高速公路中，該等合作公司委託相關高速公路的其中一家合作公司代表其他合作公司管理整條高速公路。

於2011年，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司接獲河北工商局通知，保津高速公路及唐津高速公路的委託其中一家合作公司代表其他合作公司運營相關高速公路超出其經營範圍。因此，河北工商局對(i)保津高速公路合作公司的委託合作公司及(ii)唐津高速公路合作公司的委託合作公司處以罰款人民幣100,000元，該等罰款已支付。

其後，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司的委託合作公司的高級管理層（包括總經理）與各自的地方工商局及其他政府機構進行討論，獲告知通過修訂業務範圍糾正該狀況有程序困難。根據我們與相關政府官員的面談（連同聯席保薦人），我們獲悉(a)當年作出安排時政府機構已知悉該委託安排；(b)該等委託安排日後無需作出修改；及(c)河北工商局及湖南工商局無意就安排採取任何進一步的行動。此外，合作公司於罰款並支付後，已通過彼等的工商局年度審查且並無就彼等的安排再遭地方工商局採取任何進一步的行動。我們已獲中國法律顧問告知，根據國務院頒佈於2014年3月1日生效的公司登記管理條例及其前規例，地方工商局為有決定權的權力機構，就與相關高速公路合作公司業務範圍有關的委託安排提供意見。

根據中國法律，超出經營範圍之經營的潛在法律後果包括吊銷相關執照、人民幣100,000元以下罰款或其他行動。概不保證地方工商局或其他政府機構將不會對唐津高速公路合作公司、保津高速公路合作公司或長益高速公路合作公司的相關合作公司施加處罰或

---

## 業 務

---

罰款，或採取其他相關行動。見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 若干高速公路合作公司一直在彼等獲許可經營的相關高速公路分部之外經營，此可能令彼等面臨進一步罰款或其他處罰」。根據於2015年修訂的《企業經營範圍登記管理規定》，若中國公司超過其登記業務範圍經營，只要額外業務毋須其他政府部門事先批准，則其並不構成不合規。我們已獲中國法律顧問告知，鑒於(i)就各高速公路合作公司而言，委託合作公司之經營範圍的性質與相同合作公司合作夥伴控制下的其他高速公路合作公司的性質相同；(ii)有關安排基於商業上合理對價作出；及(iii)根據與相關政府當局面談所取得的確認，委託安排將不會導致(a)委託合作公司的營業執照被吊銷，及(b)地方工商局或其他政府機構對相同企業施加進一步處罰或罰金。

我們已進一步獲中國法律顧問告知，保津、唐津及長益高速公路合作公司已從政府當局取得其業務所需的所有許可及批文，及已於所有重大方面遵守適用的中國法律及法規。

根據商務部於2016年10月8日頒佈的《外商投資企業設立及變更備案管理暫行辦法》，若中外合作企業向其他方委託其經營及管理，中外合作企業應向商務部記錄備案。因此，保津高速公路合作公司、唐津高速公路合作公司及長益高速公路合作公司須向商務部提交有關委託安排的登記。該等高速公路合作公司近期已提交所需文件。根據相關中國適用法律及與相關政府部門的面談，我們的中國法律顧問認為，高速公路合作公司之過往未登記事項將不會導致合作公司受到處罰或遭到各自地方商務部處以罰款。

根據上文所述，我們的中國法律顧問認為，委託安排符合中國最新適用的法律和法規。進行未來收購時為防止再次發生有關中國法律及法規的不合規事宜而實施的其他措施之更多詳情，見「— 內部控制及風險管理 — 加強內部控制」。

基於以上所述，我們認為，上述有關經營範圍之事項將不會對我們的業務、財務狀況及經營業績構成重大不利影響。

有關保津高速公路合作公司的特許經營權期亦請見「— 本集團經營行業具有涉及政府政策變動的相當大風險，包括但不限於收費費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作



公司的公路特許經營權之不利變動，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。

### 內部控制及風險管理政策

#### 風險管理政策及程序

我們及高速公路合作公司已制定一套綜合風險管理政策及措施，以識別、評估及管理我們及彼等營運所產生的風險。風險管理分為以下三個層面：

- 高速公路合作公司：我們的高速公路合作公司已制定涵蓋風險識別、風險管理解決方案的制定及實施的整個風險管理過程的規則。高速公路合作公司透過保險、外包及內部控制管理其營運中的風險。倘出現風險，高速公路合作公司亦已制定相關應急計劃及匯報程序以通知並參與集團層面風險控制；
- 項目管理及開發部門及深圳分部：我們的項目管理及開發部門連同我們的深圳分部負責設立連接本集團各層級的基本風險管理程序，以促進本集團各層級間及時、準確及完整的交換資料。彼等協助高速公路合作公司制定標準化風險管理規則，定期檢查其項目營運中的風險管理及合規性及提供改進建議。彼等亦擁有風險數據管理系統，以記錄本集團的重大合約、數據及資料，並監控如披露及實質性風險警報等重要程序；及
- 本集團決策者及內部審計部門：本集團決策者根據本集團的審批標準，通過重要的投資及經營決策控制風險。我們的內部審計部門定期監測僱員遵守內部規則及手冊之情況，以確保本集團各層級遵守相關監管要求及適用法律。內部審計部門亦透過深圳分部提供的數據及報告以及定期現場檢查監督及評估合作公司的風險管理。

#### 加強內部控制

下表載列於往績記錄期間我們認為並不屬重大或非系統化之有關高速公路合作公司之若干物業、融資及其他法律事宜以及本集團採取之有關避免再次發生不合規事宜的加強內部控制措施。

## 加強有關財產、融資及其他法律事宜之內部控制

下表載列於往績記錄期間有關高速公路合作公司之事件以及本集團為確保於本集團層面擁有充分的合規及風險管理系統而採取之有關加強內部控制措施：

### 產權瑕疵

保津高速公路合作公司、唐津高速公路合作公司及長益高速公路合作公司通過代表相同高速公路合作公司的其他合作公司從事彼等經營範圍以外的業務。更多詳情，見「中國高速公路有關事宜—法律及監管合規」。

馬巢高速公路合作公司尚未取得租賃予第三方以經營加油站及服務站之若干地塊的土地使用權證。高速公路合作公司及高速公路合作夥伴尚未取得相關高速公路周邊之鄰近樓宇的房屋所有權證。更多詳情，見「土地使用權及物業權益」。

### 內部控制措施

1. 我們已進一步闡述我們的內部政策規定，以檢查是否符合任何日後收購提議包括下列具體領域的具體報告之要求：

- a. 就特許經營權而言，土地使用權及房屋所有權須：
  - i. 檢查將予收購或歸屬於新合作公司之附屬土地及樓宇業權之有效性及特許經營權；
  - ii. 檢查註冊授權、業權文件及／或相關授權或業權申請進度；及
  - iii. 就任何已確認的缺陷而言，評估有關影響及解決該等缺陷的建議。
- b. 就監管合規而言：
  - i. 檢查於工商局註冊登記的進度及新合作公司設立、有效存續及合法經營所需的其他監管文件、同意書、許可及批文(以收購事項的專屬特定檢驗清單為基準)；
  - ii. 就任何已確認的缺陷而言，評估有關影響及解決該等缺陷的建議

內部控制措施

2. 我們將確保有關具體合規報告載入提交予投資委員會之資料包，以供其考慮任何收購提議及(倘有關建議由投資委員會提出)提交予董事會以供其考慮。
3. 就我們日後高速公路收購而言，我們已對內部政策作出修訂，以納入強化措施：
  - a. 本地團隊須維持及更新上述權利或樓宇或監管批文註冊登記並跟進任何完成後承諾或義務；
  - b. 本地團隊須至少每個季度向公司秘書及法律部門呈報工作情況，或於發生重大缺陷時，就是否已確認及糾正該等缺陷作出例行彙報；及
  - c. 公司秘書及法律部門須向我們的首席財務官呈報有關事宜，倘屬重大事宜，則由首席財務官向董事會呈報，並作為日常風險管理報告之一部分呈報予審核委員會。

融資

1. 我們已對涉及新貸款及貸款契約補充的所有內部政策作出修訂，相關業務單位須向管理層呈報貸款契約(包括初步合規分析資料)及其他商業貸款條款連同貸款協議以供管理層批准。
2. 待貸款訂立完成後，相關業務單位須就契約合規情況向公司秘書及法律部門作季度彙報以及上文第**3(b)**及**3(c)**段所載類似的例行匯報。

於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司違反若干項貸款契約。有關更多詳情，見「財務資料－債項－高速公路合作公司之債項」。

---

## 業 務

---

此外，為確保嚴格執行我們的風險管理及內部控制政策，我們亦已採取以下其他措施：

- 我們已採納強化程序並聘請相關合資格財務報告專員審閱我們的高速公路合作公司管理賬以及本公司所採納會計報告準則的轉換，包括更為頻繁(每半年)地審閱高速公路合作公司於初始期間遵守強化程序的情況。
- 我們將繼續至少每年向高速公路合作公司及本集團相關員工提供合規性及報告培訓，並於第一年起就上述事宜作出呈報。
- 公司秘書及法律部門及內部審計部門將負責抽查風險管理及內部控制政策的實施情況。

我們已聘請獨立內部控制顧問進行內部控制審閱並就本公司與聯席保薦人協定範疇向本集團提供建議。內部控制顧問亦審閱並同意本公司就解決相關事件所採取的上述補救措施及為解決上述事宜所採取的其他措施。

## 企業社會責任

我們乃我們營運所在社區內極具責任心之成員，我們認為我們的企業社會責任工作反映了我們的核心價值觀。除於日常營運中履行企業責任外，我們亦積極參與社會福利活動。

我們相信回饋當地社區及支持慈善事業必有益處。多年來，本集團作為路勁基建的一家附屬公司，一直向慈善組織捐款，並獲得香港公益金多項殊榮。本集團作為路勁基建的一家附屬公司，亦於中國及香港多所大學提供多項獎學金計劃及學術贊助活動，同時亦組織學生與企業的互動活動。例如，於**2005**年，本集團及路勁基建推出「北京大學中國金融四十人路勁獎學金班」(前稱為「北京大學**21**世紀路勁財經獎學金班」)，其目的乃為金融業及社會培育年輕人才。獎學金計劃由北京大學國家發展研究院及中國金融中堅智庫—中國金融四十人論壇合作，目前已成功推行逾**10**年。

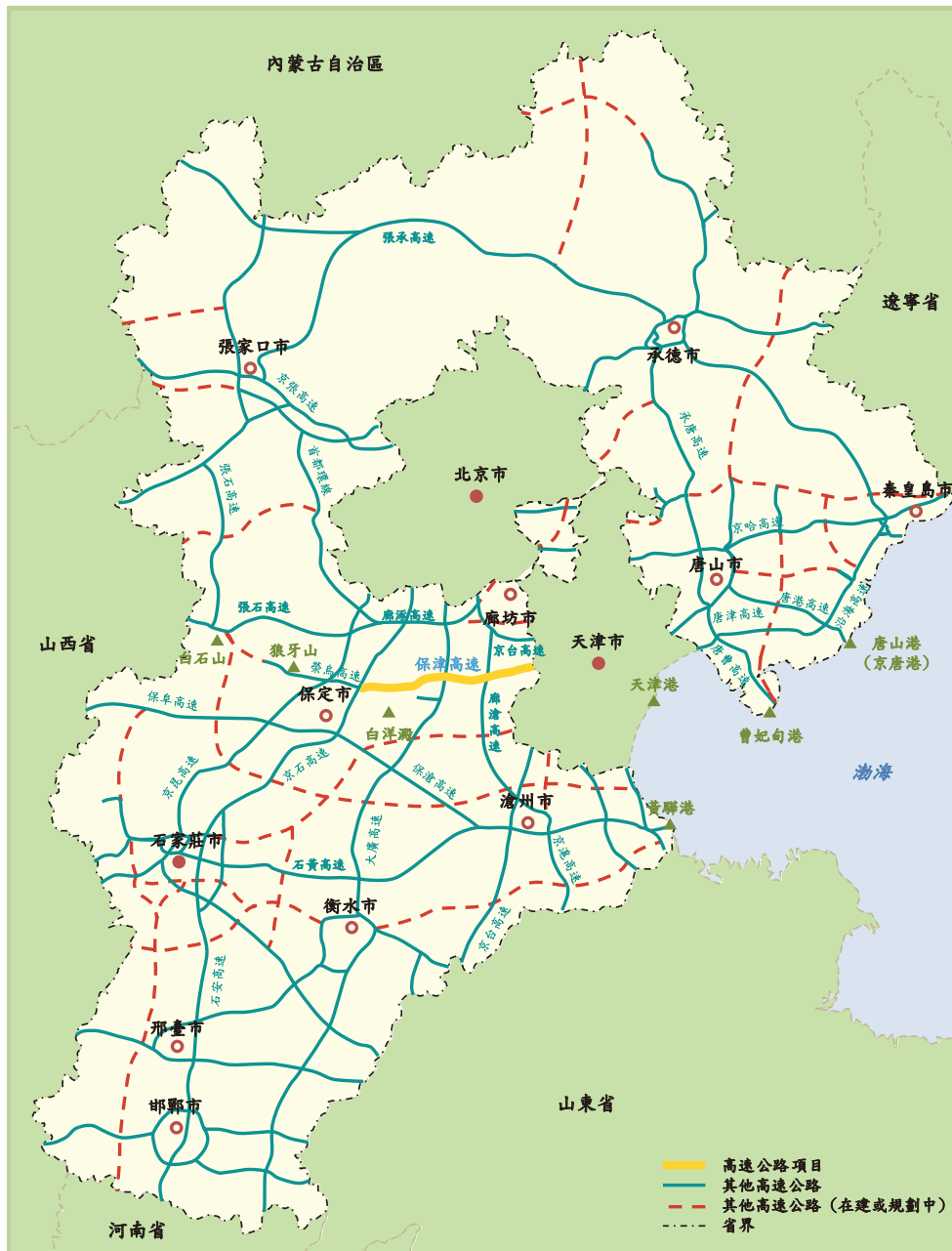
我們將繼續承擔我們的社會責任，並參與更多有意義的福利活動。

# 高速公路項目

## 國高速G18保定至天津段(「保津高速公路」)

本集團擁有保津高速公路40%股權，目前獲得該高速公路40%的現金分派。本集團透過與保津高速公路合作夥伴合作成立的十家合作公司持有保津高速公路的權益。保津高速公路全程通車，自1998年以來一直收取路費。有關保津高速公路的簡述，見「業務 — 五個現有高速公路項目 — 保津高速公路」。

### 公路



## 高速公路項目

### 主要數據

路線	國高速G18保定至天津段
里程	105公里
類別	高速公路
車道數量	四車道
設計速度	每小時120公里
設計容量	每天56,300輛
收費系統	封閉式系統
收費站數量	7
互通立交數量	3
2016年的日均路費收入總額	人民幣0.19千萬元
2016年的日均車流量(輛)	56,258輛
客運車流量	37,693
貨運車流量	18,565
高速公路合作夥伴	河北省高速公路開發有限公司
高速公路合作公司特許經營期	30年
高速公路合作到期日	2033年9月
特許經營期屆滿日期	2033年9月
本集團的投資總額	人民幣9.60億元
本集團的股權	40%
本集團當前利潤／現金分成比率	40%
本集團於2014年收取的現金分派	2.245億港元
本集團於2015年收取的現金分派	1.486億港元
本集團於2016年收取的現金分派	2.009億港元
狀況	全面通車，收取路費

	2014年	2015年	2016年
公路技術狀況指數	94.5	95.5	93.2

### 目的地及主要通道

- **天津**：天津乃中國四大直轄市之一，亦是中國的一個中心城市。推動其經濟發展的行業包括高端設備、信息技術、航天航空、環保及新能源汽車、新材料生產、生物醫學、新能源、能效技術、石油化工及冶金。
- **保定**：保津高速公路可抵達保定，保定乃靠近北京的一座主要城市，其主要經濟驅動力包括汽車工業、替代能源生產、紡織及建築材料生產及旅遊。
- **港口**：保津高速公路連接多個港口，包括曹妃甸港、京塘港、天津港及黃驊港。
- **旅遊景點**：沿線旅遊景點包括白洋淀、狼牙山及白石山。

---

## 高速公路項目

---

- **北京至石家莊高速公路及石家莊至安陽高速公路**：此兩條高速公路與保津高速公路相連。由於2014年的重建及擴建工程，此兩條高速公路的整體路況得到改善，車流量亦有所增加。
- **G18榮成至烏海高速公路**：保津高速公路為G18榮成至烏海高速公路的組成部分，其通過天津、河北、河南及山西提供了一條連接東北省份及西部省份的主要貨運走廊。
- **保定至阜平高速公路**：保定至阜平高速公路乃為河北省高速公路網的一條動脈，自2010年起已全面投入運作，並將山西地區至天津或東北省份的車流量（特別是煤運貨車）分流至保津高速公路。

### 互通立交

保津高速公路現有三座互通立交，接通保津高速公路與三條主幹道，即北京至石家莊高速公路、大慶至廣州高速公路及廊坊至滄州高速公路，將保津高速公路連接至華北地區其他人口稠密及工業地區。

### 合作公司及項目管理安排

保津高速公路是由本集團與河北省高速公路開發有限公司(作為本集團的中國合作夥伴)合作成立的合作公司，自2003年9月起至2033年9月屆滿。保津高速公路合作公司的期限可由高速公路合作公司全體董事一致批准並向相關政府機構申請批准以延長。本集團擁有保津高速公路合作公司40%股權，目前獲得該高速公路40%的現金分派，而保津高速公路合作夥伴則擁有60%股權，目前獲得60%的現金分派。保津高速公路合作夥伴於河北註冊。

根據保津高速公路合作合約，保津高速公路合作公司的董事會由十名董事組成，其中六名由保津高速公路合作夥伴委任，另外四名由本集團委任。若干重大事件須獲出席董事會會議的全體董事一致批准，包括(i)高速公路合作公司組織章程細則的變更、(ii)高速公路合作公司註冊資本的增加或轉讓、(iii)高速公路合作公司任何資產的出售、轉讓或抵押、(iv)有關高速公路合作公司的合併或分拆，及(v)高速公路合作公司的終止或清算。除需要獲出席董事會會議的全體董事一致批准的事項外，保津高速公路合作公司董事會的決策將須經超過三分之二的出席董事會會議的董事(其中至少一名來自各合作方)批准。

### 轉讓限制

根據保津高速公路合作合約，於特許經營期內，資產(包括由保津高速公路合作公司擁有或產生的固定資產及其他資產)應歸保津高速公路合作公司所有，未經另一方同意，任何一方不得轉讓、出售或抵押任何資產。倘一方有意轉讓其於保津高速公路合作公司的權



---

## 高速公路項目

---

利，則須取得另一方的書面同意。倘一方有意轉讓其註冊資本，則須向另一方提供一份載有轉讓相關條款及條件的書面通知。另一方擁有60日的優先購買權，此後，註冊資本可按不遜於書面通知所述的條款及條件轉讓予第三方。該等轉讓須經保津高速公路合作公司全體董事一致批准，且必須在相關政府機構登記並取得其批准。

### 終止權

根據保津高速公路合作合約，當(i)保津高速公路合作公司的資產不足以清償其到期債務及未能於合理時間內扭虧為盈；(ii)雙方均同意終止保津高速公路合作合約符合彼等最佳利益；(iii)一方嚴重違反保津高速公路合作合約項下的規定，且未能於接獲非違約方的通知後三個月內進行補救；(iv)高速公路合作公司或任一方已宣告破產、即將清算、停止營運或無法履行其到期債務責任；(v)一方違反保津高速公路合作合約轉讓其註冊資本；(vi)由於不可抗力事件或高速公路合作公司招致不可彌補的損失，雙方未能繼續履行保津高速公路合作合約項下的責任；或(vii)發生不可抗力事件或發生嚴重影響保津高速公路合作公司正常營運的事件，且持續時間超過18個月而雙方未能找到公正的解決方案，保津高速公路合作公司可於特許經營期結束前獲其保津高速公路合作公司全體董事一致通過及相關政府機構批准後終止。

倘發生上述任何事件而訂約方未能於協商後90天內解決，當中任何一方可要求進行有約束力的仲裁。仲裁最終可能會認定保津高速公路合作公司須提前解約。倘提前解約，保津高速公路合作公司應終止經營，並且董事會須委任清算委員會根據相關中國法律清算該高速公路合作公司的資產、權利及債務。清算委員會應取得該高速公路合作公司資產及經營權的最高估值；倘法律允許，可就該高速公路合作公司的部分或全部資產及經營權進行招標。保津高速公路合作公司支付其所有債務、稅項或政府費用後，剩餘盈餘資產須按彼等各自的註冊資本出資比率分配予各方。

有關保津高速公路合作合約其他主要條文的概要，見「業務 — 我們的經營計劃 — 高速公路合作合約條款」。

### 項目特許經營權

保津高速公路合作公司有經營保津高速公路的特許權，自2003年9月起為期30年。於2033年9月特許經營期屆滿時，保津高速公路合作公司將向保津高速公路合作夥伴轉讓所

---

## 高速公路項目

---

有公路設施(包括配套設施，所有該等設施均應處於良好狀態)及其他固定資產，而剩餘資產將於保津高速公路合作公司清算時按彼等各自的註冊資本出資比率分配予各方。

保津高速公路合作公司於2003年9月成立，並根據當時生效之法律獲授予經營保津高速公路30年的收費公路特許經營權。然而，根據2004年11月生效的《收費公路管理條例》，收費公路特許經營權期限應按照全部收回投資成本及有合理投資回報原則確定，但中國政府確定的中西部省份的收費公路經營權的期限最長不得超過30年及中國其他省份不超過25年。於2011年6月10日，交通部、財政部(「財政部」、國家發改委、監察部及國務院糾正行業不正之風辦公室發佈《關於開展收費公路專項清理工作的通知》(「聯合通知」)。根據聯合通知，省級政府將領導糾正各種不合理收費行為，並取締授權收費期屆滿的項目。於2012年12月，交通部頒佈《關於加快收費公路專項清理相關問題整改工作進度並報送有關材料的緊急通知》，敦促省級政府加快整改進程。我們獲我們的中國法律顧問告知，河北省並未指定為中西部省份。儘管保津高速公路合作公司於管理條例生效前已取得其收費權，但有關政府部門有權要求保津高速公路合作公司將其特許經營期從30年縮短至25年。於2015年，交通部頒佈了《收費公路管理條例》(建議修訂稿)，允許若干收費公路的特許經營期延長至30年以上。然而，修訂稿於截至最後實際可行日期尚未生效。因此，在有關建議修訂稿生效之前，《收費公路管理條例》對保津高速公路之影響存在不確定性。有關更多詳情，請見「監管概覽—有關收費之條例」及「風險因素—與我們的業務及經營有關的風險—本集團經營行業具有涉及政府政策變動的相當大風險，包括但不限於收費費率縮減、特許經營期縮短及高速公路合作公司的公路特許經營權之不利變動，此可能對我們的業務、經營業績及財務狀況造成重大不利影響」。我們的中國法律顧問進一步告知我們，倘有關政府部門要求保津高速公路合作公司縮短其特許經營期，(i)有關部門應根據相關法定程序要求保津高速公路合作公司將特許經營期30年縮短至25年及(ii)保津高速公路合作公司可有權向有關部門尋求補償。倘獲准重續特許經營期，保津高速公路合作公司亦可尋求重續特許經營期。

### 融資

保津高速公路合作公司(包括根據中國法律成立的十家合作公司)的投資總額為人民幣24.00億元，其中人民幣9.600億元計入十家合作公司(包括保津高速公路合作公司)註冊

---

## 高速公路項目

---

資本。本集團對十家合作公司分別出資註冊資本及總投資額的**40%**。因此，本集團於保津高速公路合作公司的總投資為人民幣**9.6**億元，其中人民幣**3.84**億元計入其註冊資本。保津高速公路合作夥伴分別出資註冊資本及總投資額剩餘的**60%**。

截至**2016**年**12**月**31**日，保津高速公路合作公司並無待償還的銀行貸款或股東貸款。

### 現金分派

保津高速公路合作公司根據資金可用情況定期作出現金分派。保津高速公路合作公司的可供分派現金為下列三項之和：**(i)**路費收入、**(ii)**來自公路配套設施的收費及**(iii)**其他相關收益，經扣除相關營運及養護費用、日常營運資金、福利基金及稅項。

本集團及保津高速公路合作夥伴之利潤／現金分成比率按四個階段闡述。目前，利潤／現金分成比率處於第四階段。

- (a)** 第一階段 — 直至本集團悉數償付其出資部分，本集團按其實際投入佔總比例收取現金分派，而保津高速公路合作夥伴則收取全部剩餘現金分派。
- (b)** 第二階段 — 於第一階段結束後並於向本集團作出的累計現金分派達致其出資金額（計及第一階段收取的現金分派）前：**(a)**倘保津高速公路合作公司的年度現金分派低於人民幣**1.20**億元，則保津高速公路合作夥伴收取現金分派的**37.5%**，本集團收取餘下的**62.5%**；**(b)**倘保津高速公路合作公司的年度現金分派高於人民幣**1.20**億元，則保津高速公路合作夥伴收取人民幣**1.20**億元現金分派的**37.5%**，而本集團收取人民幣**1.20**億元餘下的**62.5%**，而超出人民幣**1.20**億元的現金分派部分悉數歸屬本集團。
- (c)** 第三階段 — 於第二階段結束後並於向保津高速公路合作夥伴作出的累計現金分派達致其出資金額前：保津高速公路合作夥伴收取現金分派的**70%**，而本集團收取餘下的**30%**。
- (d)** 第四階段 — 於第三階段結束與特許經營期屆滿之間：保津高速公路合作夥伴收取現金分派的**60%**，而本集團收取餘下的**40%**，與協定投資比率相一致。

### 營運

#### 收費

保津高速公路的收費系統以封閉式電腦化收費模式運作。保津高速公路設有七個收費站，包括**68**個人工收費車道及**16**個**ETC**收費車道。所有高速公路之收費運營均類似。有關更多詳情，見「業務—我們的經營計劃—收費業務」。

---

## 高速公路項目

---

保津高速公路合作公司已實施多項舉措及策略以改善保津高速公路的收費流程，包括以下各項：

- **「綠色通道」檢測系統**：免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。保津高速公路合作公司已開發具成本效益及可信賴的軟件，其將與現有測重裝置及視頻監控系統結合，採用先進技術釐定貨車是否合資格使用「綠色通道」。該軟件已於「綠色通道」貨車車流量較大的三個收費站安裝施行，有效減少濫用免費政策的貨車數量，並提高收費率。
- **快速發卡系統**：保津高速公路合作公司已開發創新型自動發卡系統，當車輛接近收費站時，該系統可讀取該車輛的牌照信息並於系統上記錄相關信息。當駕駛員到達收費亭時，收費票已準備妥當。隨着該新系統的投入使用，發卡時間通常介乎每輛車1至3秒。該技術縮短發卡時間，有助於降低收費站擁堵。
- **增加自動發卡系統及ETC車道的數量**：保津高速公路合作公司已設立6套自動發卡系統及16個ETC收費站，減少了人工收費的需求與相關勞力成本，並提高了效率。
- **推廣環保無紙化系統**：保津高速公路合作公司已開發並施行無紙化辦公系統，該系統於中央營運中心與收費監控辦公室間以電子方式收集處理信息及提供通訊。其將保津高速公路合作公司的通訊系統化，提高了數據採集與記錄效率，並令整個組織的營運管理成本降低。

### 車流管理

為提高車流管理效率，除常規車流管理系統(更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 車流管理」)外，保津高速公路合作公司已實施一系列有關保津高速公路的措施，包括：

- **數字視頻監控**：為增強保津高速公路合作公司的監控能力，縮短反應時間，高速公路合作公司已開發並安裝數字視頻監控系統，該系統可利用動態數據分析技術，並與保津高速公路合作公司的綜合數據系統相連接。該系統可實時捕獲公路狀況並檢測交通事故及其他破壞性事件。因此，保津高速公路合作公司能透過信息板向通行的司機發出警報，快速有效地對惡劣天氣狀況作出反應，有助於減少惡劣天氣狀況下的事故發生幾率。該系統獲得省級政府部門的科學和技術進步認證。
- **大數據分析系統**：保津高速公路合作公司已開發車輛起訖點大數據分析系統以分析車流量及來自原始來源的起訖點數據。該系統取代人工數據收集及分析，

---

## 高速公路項目

---

為車流情況變動提供了系統化分析，進一步使高速公路合作公司能更加有效地管理收費及車流量，為高速公路的未來發展制定良好的戰略計劃。保津高速公路合作公司將通過運用數據智能及分析技術將數據戰略應用於其業務。

### 重大修繕及升級

保津高速公路合作公司採用預防性養護方法對保津高速公路進行養護。本集團認為，該方法可使高速公路合作公司將高速公路維持於理想水平，降低其整個使用周期中的整體養護成本。該方法亦減少大修的需求及因此造成的暫停服務。

- **定期預防性公路養護：**自2013年起，保津高速公路合作公司已就保津高速公路實施定期預防性公路重鋪計劃，在現有路面上鋪放一層稀薄的瀝青混凝土。此舉既改善行車質量，並對輕微裂縫進行封堵，從而避免雨水滲入其下的結構。本集團相信該定期預防性公路養護將有助於延長現有路面的使用年期。
- **常規公路檢測及養護：**保津高速公路合作公司對路面進行日常檢測並採取預測性及預防性養護措施：例如，保津高速公路合作公司採用即時修復技術修復路面的小裂縫以防止雨水滲入路基；為避免路面軟化並盡量減少出現凹槽，保津高速公路合作公司於夏季高溫期定期對其路面進行灑水降溫；保津高速公路合作公司亦定期檢測路面強度，並修復已出現的裂縫。於進行養護工作時，保津高速公路合作公司努力尋找公路缺陷的根本原因並進行補強，本集團相信此舉將有助延長公路的使用年期。
- **擴建計劃：**保津高速公路合作公司計劃增加容城收費站的收費車道。拓寬保津高速公路初步階段的啟動提案已獲得保津高速公路合作公司董事會批准。更多詳情，見「*近期發展*」。

### 管理及操作人員

本集團每三年一屆委任保津高速公路合作公司十名董事中的四名（包括董事會副董事長）。本集團及保津高速公路合作夥伴分別輪流委任高速公路合作公司的總經理及副總經理，其出任須獲高速公路合作公司董事會批准。

截至2016年12月31日，保津高速公路合作公司擁有約562名員工，其中420名負責營運及收費及142名於其他各部門任職。其中包括本集團委派的七名員工。

## 高速公路項目

### 收入

保津高速公路合作公司的收入主要為保津高速公路合作公司經營保津高速公路所收到的路費收入。保津高速公路的路費費率目前根據客車車型及貨車的載重以每車所行駛的公里數形式計算。因此，路費收入主要視乎車型(就客車而言)或車重量(就貨車而言)劃分之車流量、適用路費費率及行車里程而定。

下表載列保津高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的收入、現金分派、經營開支及EBITDA：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	(以百萬港元計)		
高速公路合作公司的路費收入 (扣除營業稅或增值稅) .....	706.2	772.3	794.8
高速公路合作公司路費經營開支 .....	106.4	131.7	104.3
高速公路合作公司行政開支 .....	31.6	27.5	27.0
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	573.4	619.0	669.7
所有高速公路合作公司訂約方之 現金分派 <sup>(2)</sup> .....	570.2	371.5	502.4

附註：

- (1) EBITDA = 高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司的路費經營開支再減高速公路合作公司的行政開支。就保津高速公路合作公司而言，其截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的其他收益分別為0.53千萬港元、0.60千萬港元及0.63千萬港元。EBITDA並非香港財務報告準則下的標準計量法。雖然EBITDA為投資者評估高速公路合作公司的經營表現提供額外的財務計量法，但使用EBITDA具有若干限制，乃因其並不反映對其經營造成影響的全部收入及開支項目。其業務過程中可能會繼續產生調整項目，故應於整體了解及業績評估中予以考慮。EBITDA以外的項目在了解及評估高速公路合作公司的經營及財務表現時屬重要組成部分。EBITDA不應作為香港財務報告準則財務計量分析之替代而單獨考慮或詮釋，如高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似標明者具可比性。有關所示期間的高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)與EBITDA的對賬，見「財務資料— 過往非香港財務報告準則下之財務比率— 主要財務比率」。
- (2) 包括本集團及保津高速公路合作夥伴的現金分派。利潤／現金分成比率自2013年1月起處於其第四階段。

### 路費費率

所有高速公路的路費費率審批流程均類似。有關更多詳情，見「業務—我們的經營計劃—路費費率及收入」。於保津高速公路通行的車輛現時應付之路費費率為：

車型	貨車(噸)	客車(座)	每公里人民幣
1.....	不超過2噸	不超過7座	0.40元
2.....	2至5噸(包含5噸)	8至19座	0.70元
3.....	5至10噸(包含10噸)	20至39座	1.10元
4.....	10至15噸(包含15噸)	20及40呎集裝箱	1.36元
5.....	15噸以上	39座以上	每噸每公里人民幣0.08元

## 高速公路項目

於保津高速公路通行的貨車現時應付之路費費率乃取決於車輛重量及其貨物重量之總和：

總重量(A欄)	貨物重量不超過	
	貨車規定載重範圍(B欄)	貨物重量超過貨車規定載重範圍(C欄)
標準費率：每噸每公里人民幣0.08元		
10噸以下	應用標準費率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B欄所述費率適用不超過車輛規定載重範圍的重量；</li> <li>• 超重部分介乎貨車規定載重限制0%至30%之間，按標準費率計收；</li> </ul>
10至49噸	費率自標準費率遞減至每噸每公里人民幣0.044元	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 超重部分介乎貨車規定載重限制30%至100%之間，按標準費率的1至6倍累進計收；</li> </ul>
49噸以上	每噸每公里人民幣0.044元	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 超重部分超過貨車規定載重限制的100%，按標準費率的16倍計收；及</li> <li>• 倘貨車之貨物重量超過55噸，則路費費率將按標準費率的16倍計收。</li> </ul>

### 路費折扣及豁免

選擇ETC作為支付方式的機動車司機一般將獲得5%的路費折扣。若干車種免付路費，其中包括懸掛軍用車牌之車輛、消防車、警車及經政府機構批准的豁免支付路費之其他執行搶險救災任務的車輛。此外，免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。

### 過往車流量及路費收入

保津高速公路的車流量及路費收入不斷增長。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，有關保津高速公路合作公司每年日均車流量及所收取之日均路費收入概要載列如下：

項目	截至12月31日止年度					
	2014年		2015年		2016年	
	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)
國高速G18保定至天津段.....	45,961	1,587.7	53,145	1,745.2	56,258	1,879.4
客運車流量.....	26,657	609.7	32,790	770.2	37,693	703.3
貨運車流量.....	19,304	978.0	20,355	975.0	18,565	1,176.1

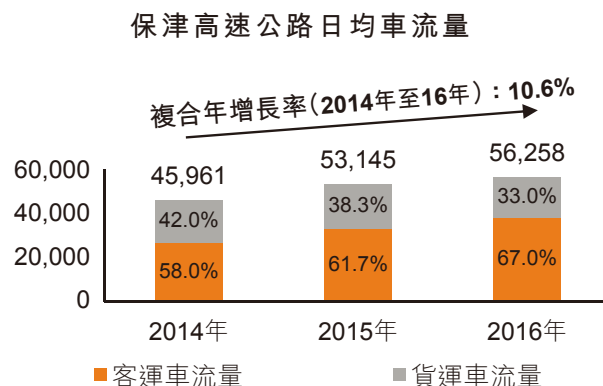
### 趨勢

於往績記錄期間，保津高速公路的車流量組合發生了變動。雖然貨運車流量基本保持穩定，但是河北及天津私家車擁有量的增長及ETC使用的日益普及促進了客運車流量及

## 高速公路項目

相關路費收入的增長。本集團相信，隨着河北省經濟的持續增長，未來貨運及客運車流量均會增加。

下表顯示保津高速公路車流量組合變動情況，以及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度日均路費收入與日均車流量的更詳細的月度比較。



### 每月日均路費收入與每月日均車流量之增長

月份	日均路費收入			日均車流量		
	2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年
	(人民幣千元)					
1月	1,228	1,394	1,602	36,374	42,222	44,180
2月	1,005	1,019	1,101	35,824	41,882	46,053
3月	1,557	2,249	1,845	47,321	52,343	55,004
4月	1,768	1,797	2,000	51,650	59,343	66,019
5月	1,725	1,765	1,808	49,217	61,737	62,990
6月	1,651	1,832	1,888	48,294	55,848	56,804
7月	1,770	1,957	1,952	47,400	59,002	56,512
8月	1,787	2,117	2,157	51,797	64,700	65,874
9月	1,725	1,913	2,173	47,884	57,947	62,079
10月	1,503	1,752	2,094	48,892	59,025	65,036
11月	1,543	1,606	2,375	43,274	43,257	51,737
12月	1,746	1,476	1,538	42,856	39,472	42,520

### 車流量及財務預測

有關施偉拔對每年日均車流量及每年日均路費收入估計所作出的預測，包括有關預測的基本方法及主要假設，更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 保津高速公路」。

### 近期發展

保津高速公路合作公司通過一項人民幣1.9千萬元預算，增加容城收費站及雄縣東收費站的收費車道。新增雄縣東收費站的收費車道於2016年10月開始動工並預期於2017年末期竣工。增加容城收費站的收費車道仍處於考慮中。新增車道將提高該高速公路的交通能力，本集團認為新增車道對周邊地區帶來有益經濟影響的可能性頗高。



---

## 高速公路項目

---

拓寬保津高速公路初步階段的啟動提案已獲得保津高速公路合作公司董事會批准。初步階段通常涉及就保津高速公路進行可行性研究並編製拓寬計劃且本公司目前預期該初步階段並無重大現金支出。一旦初步階段落實，拓寬前需要有關政府機構及保津高速公路合作公司董事會的進一步批准。若保津高速公路合作公司投資於此升級，我們擬申請延長保津高速公路合作公司特許經營期。

### 競爭

#### 現有及潛在競爭公路

本集團認為，保津高速公路比競爭公路更具先發優勢，因其修建時其所服務之地區尚處於發展早期，從而賦予該高速公路選擇優化路線之更大之自由度。由於保津高速公路所服務的地區近年來日臻發展，未來該地區現有的建設將為該高速公路提供穩定的車流量。

保津高速公路面臨的現有競爭如下：

- **G112國道**：於2011年完成其路面重鋪建設，免收路費，其已分流保津高速公路的部分貨運車流量(特別是煤運貨車)。
- **廊坊至涿州高速公路、北京至台北高速公路及濱海至保定高速公路**。自濱保高速公路與廊坊至涿州高速公路及於2015年北京至台北高速公路開始通車後，該路線已從保津高速公路分流部分來自河北西部的貨車(特別是煤運貨車)。
- **天津至保定高鐵**：於2015年12月開始通車，途經城市包括霸州市、雄縣、容城縣、徐水縣及天津，已分流保津高速公路的部分客運車流量。

保津高速公路未來面臨的潛在競爭如下：

- **G0211天津至石家莊高速公路**：目前正處於建設中，預計將於2021年左右通車，將途經石家莊及天津等城市。該高速公路預計將分流部分原本使用保津高速公路往返石家莊及天津的車流量。
- **北京新機場及有關高速公路**。2018年底至2019年預期將運營若干與2019年北京新機場完工相關之高速公路路段。該等高速公路路段包括S70北京新機場北線高速公路涿州段及廊坊段、S65北京新機場南出口高速公路、S72唐山至廊坊高速公路廊坊段及S31太行山高速公路涞曲段。根據施偉拔的資料，就綜合影響而言，將於2019年開通的北京新機場及該等高速公路路段預期將分流保津高速公路的部分車流量。

### 前景

#### 河北的前景

根據十三五規劃，自2017年至2020年，河北省GDP預計按複合年增長率約7.0%增長。此外，我們預期河北省將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策，因為河北省預期將成為支撐中國建設21世紀海上絲綢之路戰略的重要貿易通道，故河北省經濟將受益於「一帶一路」戰略。根據「京津冀一體化」戰略，北京的非必要職能部門將遷至天津及河北，此舉預期將推動相關地區的經濟發展。有關更多詳情，見「行業概覽—中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況—河北省」。

#### 影響保津高速公路的特定因素

- **受益，連接公路：**保定至阜平高速公路為省高速公路網的一條動脈，於2010年起已全面投入運行，吸引山西地區至天津或東北省份的車流(特別是煤運貨車)至保津高速公路。此外，國高速G18容城至烏海高速公路坡倉至涞源東段預計將於2017年通車。根據施偉拔的資料，一旦該路段全面投入運作，整條高速公路將予完工並預期產生正面影響。
- **港口：**根據施偉拔的資料，保津高速公路受益於其附近港口，包括曹妃甸港、京唐港、天津港及黃驊港，彼等貨運量預計將增長。具體而言，當前政府計劃指出，曹妃甸港將於未來五年成為集原油及天然氣為一體之港口及木材、鋼鐵、石油化工及汽車工業之重要基地。

## 高速公路項目

### 國高速G25唐山至天津段(「唐津高速公路」)

本集團擁有唐津高速公路45%股權，目前獲得該高速公路45%的現金分派。本集團透過與河北省高速公路開發有限公司(原河北省道路投資管理處)合作成立的三家合作公司持有唐津高速公路的權益。唐津高速公路全程通車，自1996年以來一直收取路費。有關唐津高速公路的簡述，見「業務—五個現有高速公路項目—唐津高速公路」。

### 公路



## 高速公路項目

### 主要數據

路線 .....	國高速G25唐山至天津段
里程 .....	58公里
類別 .....	高速公路
車道數量.....	六車道(河北／天津交界處與蓮花坡之間) 四車道(蓮花坡與北京至哈爾濱高速公路之間)
設計速度.....	每小時120公里
設計容量.....	每天41,500輛(四車道段) 每天62,200輛(六車道段)
收費系統.....	封閉式系統
收費站數量.....	5
互通立交數量.....	2
2016年的日均路費收入總額.....	人民幣0.145千萬元
2016年的日均車流量(輛).....	45,955輛
客運車流量.....	18,966輛
貨運車流量.....	26,989輛
高速公路合作夥伴.....	河北省高速公路開發有限公司(原河北省道路投資 管理處)
高速公路特許經營期.....	18年
高速公路合作到期日.....	2023年1月
特許經營期屆滿日期.....	2023年1月
本集團的投資額.....	人民幣7.989億元
本集團的股權.....	45%
本集團當前利潤／現金分成比率.....	45%
本集團於2014年收取的現金分派.....	0.477億港元
本集團於2015年收取的現金分派.....	1.025億港元
本集團於2016年收取的現金分派.....	1.342億港元
狀況 .....	全面通車，收取路費

	2014年	2015年	2016年
公路技術狀況指數.....	96.9	96.0	95.8

### 目的地及主要通道

- **天津、唐山及秦皇島**：唐津高速公路形成豐潤區及豐南區之間之重要經濟長廊。其亦可抵達天津、唐山及秦皇島等主要城市。該高速公路處於有利地位，因唐山（為推動河北經濟發展的主要城市之一）經濟發展而受惠。根據同一資料來源，唐山經濟增長之主要驅動力包括鋼鐵及煤炭生產、機器及設備、化學製品、食品加工及航運業（受其周邊港口發展的驅動）等。
- **鐵路、公路及高速公路以及港口**：唐津高速公路連接多個重要設施，包括鐵路、公路及高速公路（例如北京至哈爾濱高速公路、唐山至京唐港高速公路、唐山至承德高速公路及唐山至曹妃甸高速公路）以及港口（包括京唐港、曹妃甸港、天津港及黃驊港）。

---

## 高速公路項目

---

- **長春至深圳高速公路**：唐津高速公路乃長春至深圳高速公路之組成部分。長春至深圳高速公路乃中國國家高速公路網十一條南北縱向的高速公路之一，為唐津高速公路提供了穩定的車流量。
- **北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路**：唐津高速公路亦連接北京至哈爾濱高速公路及北京至台北高速公路(由北京發出的七條放射線狀高速公路中的兩條)。

### 互通立交

唐津高速公路現有兩座互通立交，接通唐津高速公路與中國東北、東部及南部地區人口稠密及工業地區主要公路。唐津高速公路亦為連接河北南部及東部沿海地區(包括天津、唐山及秦皇島)之主要貨運通道及進出附近港口(包括京唐港、曹妃甸港、天津港及黃驊港)之主幹道之一部分。

### 合作公司及項目管理安排

唐津高速公路項目由本集團與河北省高速公路開發有限公司(原河北省道路投資管理處)(作為本集團的中國合作夥伴)合作成立的合作公司，自**2005年1月起至2023年1月**屆滿。唐津高速公路合作公司的期限可根據其高速公路合作公司全體董事之一致批准並向相關政府機構申請批准延長。本集團擁有唐津高速公路**45%**股權，目前獲得該高速公路**45%**的現金分派，而唐津高速公路合作夥伴則擁有**55%**股權，目前獲得**55%**的現金分派。唐津高速公路合作夥伴於河北註冊。

根據唐津高速公路合作合約，唐津高速公路合作公司的董事會由七名董事組成，其中四名由唐津高速公路合作夥伴委任，另外三名由本集團委任。若干重大事件須獲出席董事會會議的全體董事一致批准，包括(i)高速公路合作公司組織章程細則的變更、(ii)高速公路合作公司註冊資本的增加或轉讓、(iii)高速公路合作公司任何資產的出售、轉讓或抵押、(iv)有關高速公路合作公司的合併或分拆，及(v)高速公路合作公司的終止或清算。除需要獲董事會全體董事一致批准的事項外，唐津高速公路合作公司董事會的決策將須經超過三分之二的出席董事會會議的董事(並且各合作方至少一名)批准。

### 轉讓限制

根據唐津高速公路合作合約，於特許經營期內，資產(包括由唐津高速公路合作公司擁有或產生的固定資產及其他資產)應歸唐津高速公路合作公司所有，未經另一方的同意，任何一方不得轉讓、出售或抵押任何資產。倘一方有意轉讓其於高速公路合作公司的

---

## 高速公路項目

---

權利，則須取得另一方的書面同意。倘一方有意轉讓其註冊股權，則須向另一方提供一份載有相關轉讓條款及條件的書面通知。另一方擁有60日同等條件下的優先購買權，此後，註冊股權可按不遜於書面通知所述的條款及條件轉讓予第三方。該等轉讓須經唐津高速公路合作公司全體董事一致批准，且必須在相關政府機構登記並取得其批准。

### 終止權

根據唐津高速公路合作合約，當(i)唐津高速公路合作公司的資產不足以清償其到期債務並且未能於合理時間內扭虧為盈；(ii)雙方均同意終止唐津高速公路合約符合彼等最佳利益；(iii)一方嚴重違反唐津高速公路合作合約項下的規定，且未能於接獲非違約方的通知後三個月內進行補救；(iv)唐津高速公路合作公司或任何一方已宣告破產、即將清算、停止營運或無法履行其到期債務責任；(v)一方違反唐津高速公路合作合約轉讓其註冊資本；(vi)由於不可抗力事件或高速公路合作公司招致不可彌補的損失，雙方未能繼續履行唐津高速公路合作合約項下的責任；或(vii)發生不可抗力事件或發生嚴重影響高速公路合作公司正常營運的事件，且持續時間超過18個月而雙方未能找到公正的解決方案，唐津高速公路合作公司可於特許經營期結束前獲其高速公路合作公司全體董事一致通過及相關政府機構批准後終止。

倘發生上述任何事件而訂約方未能於協商後90天內解決，當中任何一方可要求進行有約束力的仲裁。仲裁最終可能會認定唐津高速公路合作公司須提前解約。倘提前解約，唐津高速公路合作公司應終止經營，並且董事會須委任清算委員會根據相關中國法律清算該高速公路合作公司的資產、權利及債務。清算委員會應取得該高速公路合作公司資產及經營權的最高估值；倘法律允許，可就該高速公路合作公司的部分或全部資產及經營權進行招標。唐津高速公路合作公司支付其所有債務、稅項或政府費用後，剩餘盈餘資產須以公平合理的方式分派予訂約方，使訂約方將擁有大致相同的投資回報率。

有關唐津高速公路合作合約其他主要條文的概要，見「業務 — 我們的經營計劃 — 高速公路合作合約條款」。

### 項目特許經營權

唐津高速公路合作公司有經營唐津高速公路的特許權，自2005年1月起為期18年。於2023年1月特許經營期屆滿時，唐津高速公路合作公司會將所有公路設施(包括配套設施，所有該等設施均應處於良好狀態)無償轉讓予相關政府機構，並將全部其他固定資產無償轉

---

## 高速公路項目

---

讓予唐津高速公路合作夥伴。剩餘資產將於唐津高速公路合作公司清算後按彼等各自的註冊資本出資比例分配予各方。

### 融資

唐津高速公路合作公司(包括根據中國法律成立的三家合作公司)的投資總額為人民幣17.754億元，其中人民幣7.101億元計入三家合作公司(包括唐津高速公路合作公司)註冊資本。本集團對三家合作公司分別出資45%的註冊資本及總投資額。因此，本集團於唐津高速公路合作公司的總投資為人民幣7.989億元，其中人民幣3.196億元計入其註冊資本。唐津高速公路合作夥伴分別出資其餘55%的註冊資本及總投資額。

截至2016年12月31日，唐津高速公路合作公司並無待償還的銀行貸款或股東貸款。

### 現金分派

唐津高速公路合作公司根據資金可用情況定期作出現金分派。唐津高速公路合作公司的可供分派現金為下列三項之和：(i)路費收入、(ii)來自公路配套設施的收費及(iii)其他相關收益，經扣除相關營運及養護費用、日常營運資金、福利基金及稅項。

本集團及唐津高速公路合作夥伴之利潤／現金分成比率按四個階段闡述。目前，利潤／現金分成比率處於第四階段。

- (a) 第一階段 — 直至本集團悉數支付其出資部分，本集團按其實際投入佔總投資比例收取現金分派，而唐津高速公路合作夥伴則收取全部剩餘現金分派。
- (b) 第二階段 — 於第一階段結束後並於向本集團作出的累積現金分派達致其出資金額(第一階段收取的現金分派計算在內)之前：唐津高速公路合作夥伴收取現金分派的35%，而本集團收取餘下的65%。
- (c) 第三階段 — 於第二階段結束後及其後七年之內：唐津高速公路合作夥伴收取現金分派的70%，而本集團收取餘下的30%。
- (d) 第四階段 — 於第三階段結束後與特許經營期屆滿之間：唐津高速公路合作夥伴收取現金分派的55%，而本集團收取餘下的45%，與協定投資比率相一致。

### 營運

#### 收費

唐津高速公路的收費系統以封閉式電腦化收費模式運作。唐津高速公路設有五個收費站，包括覆蓋該等收費站的**57**個人工收費車道及**10**個ETC收費車道。自**2010**年起唐津高速公路已設有ETC收費站。所有高速公路之收費運營均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 收費業務」。

唐津高速公路合作公司已實施多項舉措及策略以改善唐津高速公路的收費流程，包括以下各項：

- **「綠色通道」檢測系統**：免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。唐津高速公路合作公司投資人民幣**0.2**千萬元，乃中國首批開發「綠色通道」輻射成像系統公司之一。其部署在唐津高速公路主線收費站，以釐定貨車是否合資格使用「綠色通道」。該系統能快速呈現準確的圖像，減少有關人工檢測之誤差，從而提高收費車道之經營效率。
- **自動發卡系統**：唐津高速公路合作公司已在唐津高速公路四個收費站安裝五套自動發卡系統。該等系統可根據車型向車輛發放不同的通行卡。本集團相信，自動發卡系統已改善了收費效率並降低了與收費業務相關之勞工成本。
- **路費收入分配之電腦化核查**：唐津高速公路合作公司開發了專用軟件以計算高速公路合作公司及同一網絡內其他高速公路經營者之間的路費收入分配。該系統交叉檢查其自有結果，並與相關實體每日計算的分配結果進行比較為止已達到**95%**的準確率。該軟件已幫助唐津高速公路合作公司檢測的路費收入分配達致更高的準確度。
- **客戶服務改善**：唐津高速公路合作公司採納了全面的客戶服務計劃，以規範所有收費站提供的業務及服務。該計劃改善了服務質量及客戶體驗，增加了該高速公路的競爭力。

#### 車流管理

為提高車流管理效率，除常規車流管理系統(更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 車流管理」)外，唐津高速公路合作公司已實施一系列有關唐津高速公路的措施，包括：

- **與政府機構合作，將警車作為安全領車使用**：於惡劣天氣(如暴雪及大霧)，某些車輛或會於高速公路拋錨；其他車輛或會聚集在收費站，等待高速公路重新



---

## 高速公路項目

---

開放。有關情形均會造成嚴重的交通擁堵及安全風險。透過與相關政府機構(包括高速公路巡警及公路管理局)合作，在惡劣天氣下利用警車引導車輛安全有序地通過唐津高速公路。該辦法使高速公路更安全並增加了高速公路(甚至是惡劣天氣狀況下)的可用性，深受機動車司機及公眾的歡迎。

- **綜合監測系統**：唐津高速公路合作公司已安裝綜合監測系統(即沿高速公路每兩公里安裝高分辨率數字式監控攝像機)。新監測系統不僅提高了視頻的清晰度及其可靠性，亦允許通過該等高分辨率數字式監控攝像機實時觀看捕捉的視頻，可使相關資料及時傳送予第一負責者，以便更迅速有效地處理交通事故及其他交通擁堵。

### 重大修繕及升級

唐津高速公路之路況因定期進行維修而維持於理想水平。進行養護工作時，唐津高速公路合作公司主要專注於該高速公路之預防性養護。

- **中修工程**：唐津高速公路合作公司於2007年投資逾人民幣2.1億元，並於2014年及2015年投資約人民幣2.15億元以改善唐津高速公路之整體路面狀況。該等公路維修升級了公路路面，從而能夠更好地承受載重貨車使用。
- **日常公路養護及常規檢測**：唐津高速公路合作公司於該高速公路整個使用年期實施預防性養護措施，集中於維護路面及橋樑。本集團認為由唐津高速公路合作公司執行的預防性養護將有助於維持路況及透過降低大修需求減少長遠養護需求。
- **收費站擴建**：唐津高速公路合作公司已於2009年投資約人民幣1.65千萬元擴建唐津高速公路主線收費站，將其由9條收費車道擴建至13條車道。於2013年，高速公路合作公司再投資約人民幣2.88千萬元，將主線之收費站進一步擴建至16條收費車道，並將接通收費站之匝道車道由3車道擴建至6車道。該等擴建旨在極大地縮短交通高峰期收費站車輛排隊長度，逐步吸引更多客用車使用唐津高速公路。

### 管理及操作人員

本集團三年一屆委任唐津高速公路合作公司七名董事中的三名(包括董事會副董事

## 高速公路項目

長)。本集團及唐津高速公路合作夥伴分別輪流委任高速公路合作公司的總經理及副總經理，其出任須獲董事會批准。

截至2016年12月31日，唐津高速公路合作公司總共約有396名員工，當中287名負責營運及收費及109名於其他各個部門任職。包括由本集團委派的合共七名員工。

### 收入

唐津高速公路合作公司幾乎所有的收入主要為唐津高速公路合作公司經營唐津高速公路所收到的路費收入。唐津高速公路的路費費率目前根據客車車型及貨車的載重以每車所行駛的公里數形式計算。路費收入主要視乎車型(就客車而言)或車重量(就貨車而言)劃分之車流量、適用路費費率及行車里程而定。

下表載列唐津高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的收入、現金分派、經營開支及EBITDA：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	(以百萬港元計)		
高速公路合作公司的路費收入			
(扣除營業稅或增值稅) .....	598.4	668.4	612.2
高速公路合作公司路費經營開支 .....	70.6	86.8	80.2
高速公路合作公司行政開支 .....	32.7	32.0	32.0
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	495.6	553.9	502.5
所有高速公路合作公司訂約方之			
現金分派 <sup>(2)</sup> .....	126.6	292.8	362.1

附註：

- (1) EBITDA = 高速公路合作公司路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司路費經營開支再減高速公路合作公司行政開支。就唐津高速公路合作公司而言，其截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的其他收益分別為0.05千萬港元、0.43千萬港元及0.25千萬港元。EBITDA並非香港財務報告準則下的標準計量法。雖然EBITDA為投資者評估高速公路合作公司的經營表現提供額外的財務計量法，但使用EBITDA具有若干限制，乃因其並不反映對其經營造成影響的全部收入及開支項目。其業務過程中可能會繼續產生調整項目，故應於整體了解及業績評估中予以考慮。EBITDA以外的項目在了解及評估高速公路合作公司的經營及財務表現時屬重要組成部分。EBITDA不應作為香港財務報告準則財務計量分析之替代而單獨考慮或詮釋，如高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似標明者具可比性。有關所示期間的高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)與EBITDA的對賬，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率 — 主要財務比率」。
- (2) 包括本集團及唐津高速公路合作夥伴的現金分派。利潤／現金分成比率自2016年2月起處於其第四階段。

## 高速公路項目

### 路費費率

所有高速公路的路費費率審批流程均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 路費費率及收入」。於唐津高速公路通行的車輛現時應付之路費費率為：

車型	貨車(噸)	客車(座)	每公里人民幣
1.....	不超過2噸	不超過7座	0.50元
2.....	2至5噸(包含5噸)	8至19座	0.88元
3.....	5至10噸(包含10噸)	20至39座	1.38元
4.....	10至15噸(包含15噸)20及40呎集裝箱	39座以上	1.70元
5.....	15噸以上		每噸0.11元

於唐津高速公路通行的貨車現時應付之路費費率乃取決於車輛重量及其貨物重量之總和：

總重量(A欄)	貨物重量不超過	
	貨車規定載重範圍(B欄)	貨物重量超過貨車規定載重範圍(C欄)
標準費率：每噸每公里人民幣0.08元		

10噸以下	應用標準費率	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B欄所述費率適用不超過車輛規定載重範圍的重量；</li> <li>• 超重部分介乎貨車規定載重限制0%至30%之間，按標準費率計收；</li> </ul>
10至49噸	費率自標準費率遞減至每噸每公里標準費率的55%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 超重部分介乎貨車規定載重限制30%至100%之間，按標準費率的1至6倍累進計收；</li> </ul>
49噸以上	每噸每公里標準費率的55%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 超重部分超過貨車規定載重限制的100%，按標準費率的16倍計收；及</li> <li>• 倘貨車之貨物重量超過55噸，則路費費率將按標準費率的16倍計收。</li> </ul>

### 路費折扣及豁免

選擇ETC作為支付方式的機動車司機一般將獲得5%的路費折扣。若干車種免付路費，其中包括懸掛軍用車牌之車輛、消防車、警車及經政府機構批准的豁免支付路費之其他執行搶險救災任務車輛。此外，免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。

## 高速公路項目

### 過往車流量及路費收入

唐津高速公路的車流量不斷增長。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，有關唐津高速公路合作公司每年日均車流量及所收取之日均路費收入概要載列如下：

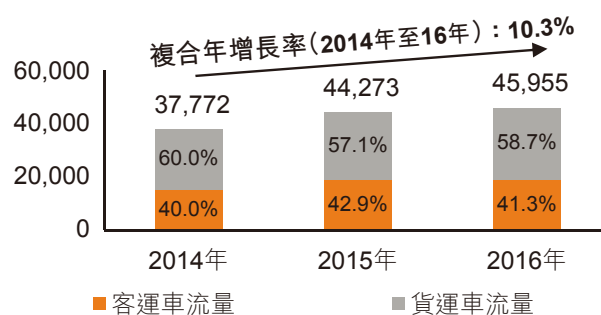
項目	截至12月31日止年度					
	2014年		2015年		2016年	
	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)
國高速G25唐山至天津段	37,772	1,345.4	44,273	1,510.3	45,955	1,447.6
客運車流量	15,098	190.8	18,976	246.1	18,966	217.1
貨運車流量	22,674	1,154.6	25,297	1,264.2	26,989	1,230.5

### 趨勢

近年來，河北及天津GDP及私家車擁有量之增長，整體上推動了唐津高速公路之車流量增長。於往績記錄期間，唐津高速公路貨運車流量一般高於客運車流量，乃主要由於該地區的工業發展。然而，於同一時期，河北及天津私家車擁有量之增長及當地旅遊業之發展，亦推動了客運車流量之增長。

下表顯示唐津高速公路車流量及車流組合變動情況，以及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度日均路費收入與日均車流量的月度比較明細。

唐津高速公路日均車流量



# 高速公路項目

## 每月日均路費收入與每月日均車流量之增長

月份	日均路費收入			日均車流量		
	2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年
	(人民幣千元)					
1月	956	1,093	1,303	28,403	32,365	36,213
2月	822	903	953	27,831	35,217	39,480
3月	1,206	1,285	1,714	31,537	38,404	41,632
4月	1,688	1,598	1,590	42,215	43,635	48,762
5月	1,998	1,910	1,523	49,300	51,578	47,833
6月	1,793	1,788	1,692	43,907	46,240	44,443
7月	1,088	1,404	1,187	42,102	53,850	49,091
8月	1,135	1,770	1,268	44,456	61,876	53,761
9月	1,430	1,826	1,635	38,115	55,219	49,359
10月	1,409	1,860	1,554	39,638	47,437	57,020
11月	1,350	1,327	1,681	33,801	32,469	45,931
12月	1,248	1,316	1,266	31,217	32,130	37,665

## 車流量及財務預測

有關施偉拔對每年日均車流量及每年日均路費收入估計所作出的預測，包括有關預測的基本方法及主要假設的更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 唐津高速公路」。

## 近期發展

拓寬唐津高速公路初步階段的啟動提案已獲得唐津高速公路合作公司董事會批准。初步階段通常涉及就唐津高速公路進行可行性研究並編製拓寬計劃且本公司目前預期該初步階段並無重大現金支出。一旦初步階段落實，拓寬前須有關政府機構及唐津高速公路合作公司董事會的進一步批准。若唐津高速公路合作公司投資於此升級，我們擬申請延長唐津高速公路合作公司特許經營期。

## 競爭

### 現有及潛在競爭之公路

唐津高速公路面臨的現有競爭如下：

- **沿海高速公路及G205國道**：沿海高速公路及G205國道被認為是對唐津高速公路構成競爭之公路。然而，該等公路與唐津高速公路並存多年，其對唐津高速公路的影響已反映在唐津高速公路過往及當前的車流量中。
- **張家口至曹妃甸港鐵路**，於2015年12月開始運營，連接張家口、承德及唐山。其為連接內蒙古及河北的急需鐵路的一部分並形成北京、天津及河北之間新的交通路線。此鐵路主要服務於貨運，並相對有限地服務於乘客，其路線已分流唐津高速公路的部分貨運及客運車流量。

---

## 高速公路項目

---

- **唐山至秦皇島鐵路**，於2013年12月開始運營，連接天津、軍糧城北、濱海、濱海北、唐山、灤河、盧龍南、北戴河及秦皇島，已分流唐津高速公路的部分客運車流量。

唐津高速公路日後面臨的潛在競爭如下：

- **S51遷安至曹妃甸高速公路之開通**：遷安至曹妃甸高速公路預期將於2018年全面通車並且其大體上為南北走向，即與唐津高速公路並行。因此，其可能分流唐津高速公路的若干現有車流量。根據施偉拔的資料，其遠離唐山相對發達地區。

### 前景

#### 河北的前景

根據十三五規劃，自2017年至2020年，河北省GDP預計按複合年增長率約7.0%增長。此外，我們預期河北省將受益於「一帶一路」戰略及「京津冀一體化」政策。河北省預期將成為支撐中國建設21世紀海上絲綢之路戰略的貿易重要通道，故河北省經濟將受益於「一帶一路」戰略。根據「京津冀一體化」戰略，北京的非必要職能部門將遷至天津及河北，此舉預期將推動相關地區的經濟發展。有關更多詳情，見「行業概覽 — 中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況 — 河北省」。

#### 影響唐津高速公路的特定因素

- **可能取消7月及8月車流量限制**：根據施偉拔的資料，待北京至哈爾濱之第二條高速公路所有路段投入使用後，可能會取消目前7月至8月期間限制重型貨車駛入唐津高速公路的措施。
- **港口**：根據施偉拔的資料，唐津高速公路受益於其附近港口，包括曹妃甸港、京唐港、天津港及黃驊港，彼等貨運量預計將增長。具體而言，當前政府計劃指出，曹妃甸港將於未來五年成為集原油及天然氣為一體之港口以及木材、鋼鐵、石油化工及汽車工業之重要基地。
- **唐山的鋼鐵及煤炭產業**：本集團認為，由於河北省的經濟持續增長及於產業結構調整完成後，唐山的鋼鐵及煤炭產業或會再次擴張。本集團認為，該等發展將使唐山及其周邊地區進一步受惠，並將推動唐津高速公路之貨運車流量增長。
- **多條高速公路於2020年通車**：預計多條高速公路於2020年通車。根據施偉拔的資料，該等新高速公路預期對唐津高速公路產生整體積極的影響。

## 高速公路項目

### 國高速G5513長沙至益陽段(「長益高速公路」)

本集團擁有長益高速公路43.17%股權，目前獲取該高速公路50%的現金分派。本集團透過與長益高速公路合作夥伴合作成立的六家合作公司持有長益高速公路的權益。長益高速公路全程通車，自1998年以來一直收取路費。有關長益高速公路的簡述，見「業務 — 五個現有高速公路項目 — 長益高速公路」。

#### 公路



## 高速公路項目

### 主要數據

路線	國高速G5513長沙至益陽段
里程	69公里
類別	高速公路
車道數量	四車道
設計速度	每小時120公里
設計容量	每天70,000輛
收費系統	封閉式系統
收費站數量	7
互通立交數量	2
2016年的日均路費收入總額	人民幣0.177千萬元
2016年的日均車流量(輛)	64,952輛
客運車流量	55,942輛
貨運車流量	9,010輛
高速公路合作夥伴	湖南省高速公路建設開發總公司
高速公路合作公司特許經營期	27年
高速公路合作到期日	2024年10月
特許經營期屆滿日期	2024年10月
本集團的投資總額	人民幣6.184億元
本集團的股權比例	43.17%
本集團當前利潤／現金分成比率	50%
本集團於2014年收取的現金分派	1.410億港元
本集團於2015年收取的現金分派	1.646億港元
本集團於2016年收取的現金分派	1.686億港元
狀況	全面通車，收取路費

	2014年	2015年	2016年
公路技術狀況指數	95.8	96.4	96.1

### 目的地及主要通道

- **長沙市、寧鄉及益陽市**：長益高速公路通往長株潭地區的主要城市，包括長沙市(湖南省省會)、寧鄉及益陽市，受惠於湖南及重慶的來往車流量。長益高速公路所服務區域的主要經濟增長動力包括食品加工業、先進機械與設備行業以及其他高新技術產業、旅遊業及現代農業。
- **國家級經濟開發區**：長益高速公路連接三個國家級經濟開發區，即長沙高新技術產業開發區、寧鄉國家級經濟技術開發區及益陽高新技術產業開發區。該高速公路預期受益於該等開發區貨運及物流運輸進出增長。
- **機場及主要公路**：長益高速公路連接長沙至永安高速公路及長沙黃花機場。此



---

## 高速公路項目

---

外，長益高速公路連接兩條國家級幹道，西連益陽、常德、張家界及重慶等城市，東連南昌及杭州。主要公路連接包括益寧城際幹道、金洲大道及國道G319。

- **長沙至張家界高速公路及主要支路通道：**長益高速公路為長沙至張家界高速公路的一部分，其亦連接岳陽至臨武高速公路及益陽繞城高速公路。

### 互通立交

長益高速公路現有兩座互通立交，接通長益高速公路與湖南人口稠密的城市相連的岳陽至臨武高速公路及益陽繞城高速公路。

### 合作公司及項目管理安排

長益高速公路項目由本集團與湖南省高速公路建設開發總公司(作為本集團的中國合作夥伴)合作成立的合作公司，自1997年10月起至2024年10月屆滿。長益高速公路合作公司的期限可經雙方批准及向相關政府機構申請批准後延長。本集團擁有長益高速公路合作公司43.17%股權，目前獲取該高速公路50%的現金分派，而長益高速公路合作夥伴則擁有56.83%股權，目前獲取50%的現金分派。長益高速公路合作夥伴於湖南註冊。

根據長益高速公路合作合約，長益高速公路合作公司的董事會由七名董事組成，其中四名由長益高速公路合作夥伴委任，另外三名由本集團委任。若干重大事件須獲長益高速公路合作公司全體董事一致批准，包括(i)高速公路合作公司組織章程細則的變更，(ii)總經理、副總經理及首席財務官之委任及罷免，(iii)高速公路合作公司的經營管理計劃、採購計劃、經營預算、財務預算、上一年度財務報告及整體營運報告的批准，(iv)高速公路合作公司註冊資本的增加或轉讓，(v)高速公路合作公司任何資產的出售、轉讓或抵押，(vi)有關高速公路合作公司的合併或分拆，及(vii)高速公路合作公司的終止或清算。除需要獲董事會全體董事一致批准的事項外，長益高速公路合作公司董事會的決策將須經其董事會全體董事的三分之二的董事(各合作方至少一名)批准。

### 轉讓限制

根據長益高速公路合作合約，於特許經營期內，倘一方有意轉讓其於長益高速公路合作公司的權利，則須經高速公路合作公司的全體董事一致批准及有關政府機構批准。倘一方有意轉讓其註冊資本，須向另一方提供一份載有相關轉讓條款及條件的書面通知。另一方擁有60日同等條件下的優先購買權，此後，註冊資本可按不遜於書面通知所述的條款

---

## 高速公路項目

---

及條件轉讓予第三方。倘一方有意轉讓其股權，則須取得另一方的書面同意且應有權優先購買該股權，前提是其符合轉讓的條款及條件。然而，任何一方均不能出售股份導致其持有的長益高速公路合作公司的股權低於其初始投資的70%。

### 終止權

根據長益高速公路合作合約，長益高速公路合作公司將於下列事項發生時終止：(i)特許經營期屆滿；(ii)高速公路合作公司產生巨大虧損且無力持續經營；(iii)各方未能履行其於長益高速公路合作合約或組織章程細則中的義務，導致高速公路合作公司無力持續經營；(iv)因不可抗力導致重大虧損而未能經營；或(v)長益高速公路合作合約或組織章程細則載列之其他終止事件的發生。倘發生上述(ii)、(iv)及(v)之事項，該終止須經有關政府機構批准。

清算時，董事會應制訂清算流程及原則，並任命清算委員會。本集團及長益高速公路合作夥伴應各為清算委員會委任三名代表，其將根據有關中國法律執行清算流程以清算高速公路合作公司的資產、權利及債務。倘該清算由於提前終止合約引起，長益高速公路合作公司的資產應按下列順序予以清算：(i)清算費；(ii)未付薪資、福利及僱員保險；(iii)應付稅款；(iv)任何未償還債務；(v)任何未付投資出資；及(vi)根據適用利潤／現金分成比率計算之剩餘可分配利潤。

有關長益高速公路合作合約其他主要條文的概要，見「業務 — 我們的經營計劃 — 高速公路合作合約條款」。

### 項目特許經營權

長益高速公路合作公司有經營長益高速公路的特許權，自1997年10月起為期27年。於2024年10月特許經營期屆滿時，長益高速公路合作公司將向長益高速公路合作夥伴轉讓長益高速公路初期建設相關固定資產，以及長益高速公路合作公司載列之若干固定資產。剩餘資產(包括各方隨後投資的固定及非固定資產)將於高速公路合作公司清算時按彼等各自的註冊資本出資比例分配予各方。

### 融資

長益高速公路合作公司(包括根據中國法律成立的六家合作公司)的投資總額為人民幣13.900億元。於1999年，批准有關高速公路建設的額外投資人民幣4.26千萬元，令長益高速公路合作公司的投資總額達人民幣14.326億元。總投資中約人民幣5.73億元計入六家

---

## 高速公路項目

---

合作公司(包括長益高速公路合作公司)註冊資本。本集團對六家合作公司分別出資**43.17%**的註冊資本及總投資額。因此，本集團於長益高速公路合作公司的總投資為人民幣**6.184**億元，其中人民幣**2.474**億元計入其註冊資本。長益高速公路合作夥伴分別出資其餘**56.83%**的註冊資本及總投資額。

截至**2016年12月31日**，長益高速公路合作公司尚未償還的股東貸款及銀行貸款分別為**1.390**億港元及**1.390**億港元。

### 現金分派

長益高速公路合作公司根據資金可用情況定期作出現金分派。長益高速公路合作公司的可供分派現金為下列三項之和：**(i)**長益高速公路路費收入，**(ii)**來自公路配套設施的收費費用，及**(iii)**其他相關收益，經扣除相關營運及養護費用、日常營運資金、福利基金及稅項。

本集團及長益高速公路合作夥伴之利潤／現金分成比率按五個階段闡述。目前，利潤／現金分成比率處於第五階段。

- (a) 第一階段 — 於向本集團作出的累計現金分派達到其原出資額(人民幣**6.184**億元)前，本集團收取高速公路合作公司的全部現金分派。長益高速公路合作夥伴保證**(1)**本集團將於高速公路通車六年內收回其原出資額；及**(2)**具體而言，於就六年中的每年而言，年度現金分派不少於長益高速公路合作合約規定之金額。長益高速公路合作夥伴保證該保證金額之任何差額於六年期結束後六個月內支付予本集團。
- (b) 第二階段 — 於第一階段結束後，並於本集團收回其向長益高速公路作出之額外出資額(人民幣**1.84**千萬元)之前，本集團收取高速公路合作公司的全部現金分派。
- (c) 第三階段 — 於第二階段結束後，並於長益高速公路合作夥伴收回其向長益高速公路合作公司作出的額外出資額(人民幣**2.42**千萬元)之前，長益高速公路合作夥伴收取高速公路合作公司的全部現金分派。
- (d) 第四階段 — 於第三階段結束後，並於向長益高速公路合作夥伴作出的累計現金分派達到人民幣**8.142**億元(不計及於第三階段向長益高速公路合作夥伴作出的現金分派)之前，長益高速公路合作夥伴收取**70%**的現金分派，而本集團收取餘下的**30%**。
- (e) 第五階段 — 於第四階段結束與特許經營期屆滿之間：長益高速公路合作夥伴收取**50%**的現金分派，而本集團收取餘下的**50%**。

### 營運

#### 收費

長益高速公路的收費系統以封閉式電腦化收費模式運作。長益高速公路設有七個收費站，包括**54**個人工收費車道及**26**個ETC收費車道。自**2009**年起長益高速公路已建有ETC收費站。所有高速公路之收費運營均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 收費業務」。

長益高速公路合作公司已實施多項舉措及策略以改善長益高速公路的收費流程，包括以下各項：

- **大數據分析**：審核小組對收費數據進行月度大數據分析並制定各種策略以減少通過長益高速公路而未支付規定路費的車輛數。
- **車牌自動識別**：長益高速公路合作公司根據公安部及交通運輸部制定之標準開發了高清車牌識別及監測系統，以有效追蹤及捕捉通過長益高速公路而未支付規定路費的車輛。該系統亦可用於管理、檢查、分析、導入及導出通過高速公路車輛的車牌相關數據。此外，該系統可通過分析使用ETC車道的車輛以自動收集車輛的交通數據。該系統仍處於試行階段，但已證實有助於減少未能支付規定路費的車輛數進而提高收費率。
- **「綠色通道」檢測系統**：免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。長益高速公路合作公司已實行使用便攜式檢測相機的智能系統以檢測貨車是否合資格使用「綠色通道」。該系統已有效減少濫用免費政策的貨車數量，亦提高了該高速公路的收費率。
- **自動發卡機及ETC車道增加**：所有收費站均配有自動發卡機及ETC車道以降低勞工成本。特別是，由於並無足夠土地設置ETC獨立車道，長益高速公路合作公司已於友仁收費站相同車道綜合使用人工收費及ETC。有關努力已因其改善當地收費效率並有助於削減勞工成本而獲證實屬成功。

#### 車流管理

為提高車流管理效率，除常規車流管理系統(更多詳情見「業務 — 我們的經營計劃 — 車流量管理」)外，長益高速公路合作公司已實施一系列有關長益高速公路的措施，包括：

- **交通管制檢查站**：長益高速公路合作公司已與交通運輸部門合作，於長沙西、

---

## 高速公路項目

---

金洲、寧鄉及朝陽收費站設立檢查站以配合高速公路的交通管制。

- **綜合監測系統**：長益高速公路合作公司已開發綜合數字視頻監控系統，其使用互聯網、移動應用及其他交通監測平台實時執行數據收集及路況數據分析。長益高速公路合作公司目前正在完成安裝該監測系統。
- **無紙化電子工程監測系統**：長益高速公路合作公司已開發長益電子工程監測系統，其營運轉為無紙化環境。該系統加強各領域的數據應用，包括養護、維修、電子基礎設施營運及其電氣設備成本分析。此舉提高管理高速公路基礎設施營運的效率、降低營運管理成本及提高整個組織的生產率。

### 重大修繕及升級

長益高速公路之路況定期進行維修以維持於理想水平。長益高速公路合作公司通常將養護分為三種：常規養護、特殊中修項目及大修。常規養護包括路況檢查、小修及應急搶修。常規養護通過公開招標進行分包。特殊中修項目包括有常見缺陷或部分或常見損壞的高速公路特定區域有針對性恢復路況的養護工程。特殊中修項目基於年度計劃進行並將通過公開招標或邀標選擇一家承包商。大修包括受損公路路面的大修或主要結構性缺陷的整改或高速公路的升級。

- **大修工程**：長益高速公路已於2011年及2012年進行大修，分別重新升級高速公路的南北段，由鋪築水泥路面改至瀝青路面。該大修工程已大幅提升高速公路的整體行車狀況。其亦顯著增強了高速公路對車轍、疲勞、低溫及水的抵抗力。該大修工程獲湖南省政府認可，且於大修後車流量增加。
- **公路養護生產管理系統**：長益高速公路合作公司已應用公路養護生產管理系統（「公路養護生產管理系統」），其使用互聯網、地理信息系統、全球定位系統及3G移動網絡以簡化常規養護流程。清潔人員每日在進行清潔服務時目測檢查路況。一俟發現路面缺陷，清潔人員將拍下有關缺陷並上傳至該系統。該系統通知維修部，維修部其後將開展必要的維修工作。經維修公路的圖片將被上傳至該系統用於全面數據收集及記錄保留。通過公路養護生產管理系統監測及監控

## 高速公路項目

路面損壞的過程已使常規養護流程數字化，養護響應時間縮短及減低重大維修的需要。

- **改善寧鄉收費站**：於2016年，寧鄉縣政府投資於一個項目以增加寧鄉收費站額外收費車道（從三個入口及四個出口分別增至五個入口及九個出口），並建設新辦公大樓。該項目於2016年7月完工。

由於長益高速公路的車流量預期增長，高速公路合作公司將持續監測該高速公路狀況，實現安全順暢通車。

### 管理及操作人員

本集團每三年一屆委任長益高速公路合作公司七名董事中的三名。根據長益高速公路合作合約，本集團委任高速公路合作公司的董事長及副總經理而長益高速公路合作夥伴委任副董事長及總經理，其任期須待董事會批准。然而，董事長及副董事長以及總經理及副總經理之提名權可能於各方達成同意後交換。目前，本集團委派員工出任高速公路合作公司之副董事長及總經理。

截至2016年12月31日，長益高速公路合作公司約有403名員工，其中355名負責營運及收費及48名於其他各部門任職。包括由本集團委派的合共五名員工。

### 收入

長益高速公路合作公司的收入主要為高速公路合作公司經營長益高速公路所收到的路費收入。長益高速公路的路費費率目前根據客車車型及貨車的載重以每車所行駛的公里數形式計算。路費收入主要視乎車型（就客車而言）或車輛重量（就貨車而言）劃分之車流量、適用路費費率及行車里程而定。

下表載列長益高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的收入、現金分派、經營開支及EBITDA：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	(以百萬港元計)		
高速公路合作公司的路費收入			
（扣除營業稅或增值稅）.....	652.9	709.6	749.8
高速公路合作公司路費經營開支 ....	85.9	99.1	88.8
高速公路合作公司行政開支 .....	26.4	31.2	30.0
EBITDA <sup>(1)</sup> .....	545.0	583.7	634.4
所有高速公路合作公司訂約方之	252.6	356.7	386.7
現金分派 <sup>(2)</sup> .....			

# 高速公路項目

附註：

- (1) EBITDA = 高速公路合作公司路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司路費經營開支再減高速公路合作公司行政開支。就長益高速公路合作公司而言，其截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之其他收益分別為0.44千萬港元、0.44千萬港元及0.34千萬港元。EBITDA並非香港財務報告準則下的標準計量法。雖然EBITDA為投資者評估高速公路合作公司的經營表現提供額外的財務計量法，但使用EBITDA具有若干限制，乃因其並不反映對其經營造成影響的全部收入及開支項目。其業務過程中可能會繼續產生調整項目，故應於整體了解及業績評估中予以考慮。EBITDA以外的項目在了解及評估高速公路合作公司的經營及財務表現時屬重要組成部分。EBITDA不應作為香港財務報告準則財務計量分析之替代而單獨考慮或詮釋，如高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似標明者具可比性。有關所示期間的高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)與EBITDA的對賬，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率 — 主要財務比率」。
- (2) 包括本集團及長益高速公路合作夥伴的現金分派。利潤／現金分成比率自2007年5月起處於其第五階段。

## 路費費率

所有高速公路的路費費率審批流程均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 路費費率及收入」。於長益高速公路通行的車輛現時應付之路費費率為：

車型	貨車(噸)	客車(座)	每公里人民幣
1	不超過2噸	不超過7座	0.40
2	2至5噸(包含5噸)	8至19座	0.70
3	5至10噸(包含10噸)	20至39座	1.00
4	10至15噸(包含15噸)；及20呎集裝箱	39座以上	1.20
5	15噸以上；及40呎集裝箱		1.40

於長益高速公路通行的貨車現時應付之路費費率乃取決於車輛重量及其貨物重量之總和：

總重量(A欄)	貨物重量不超過 貨車規定載重範圍(B欄)	貨物重量超過貨車規定載重範圍(C欄)
標準費率：每噸每公里人民幣0.08元		
10噸以下	應用標準費率	<ul style="list-style-type: none"> <li>B欄所述費率適用不超過車輛規定載重範圍的重量；</li> <li>超重部分介乎貨車規定載重限制0%至30%之間，按標準費率的1至4倍累進計收；</li> </ul>
10至40噸	費率自標準費率遞減至每噸每公里人民幣0.04元	<ul style="list-style-type: none"> <li>超重部分介乎貨車規定載重限制30%至100%之間，按標準費率的4至10倍累進計收；</li> </ul>
40噸以上	每噸每公里人民幣0.04元	<ul style="list-style-type: none"> <li>超重部分超過貨車規定載重限制的100%，按標準費率的10倍計收；</li> </ul>

## 高速公路項目

此外，資江二橋收取下列附加費用：

車型	每輛人民幣
1 .....	5.0
2 .....	5.0
3 .....	10.0
4 .....	10.0
5 .....	10.0
<b>總重量(貨車)</b>	
不超過20噸.....	5.0
超過20噸.....	10.0

### 路費折扣及豁免

選擇ETC或湘通卡作為支付方式的客車司機一般將獲得**5%**的路費折扣，而擁有湘通卡的貨車司機將獲得**2%**的折扣。根據湖南省政府近期頒佈的法規《關於進一步降低實體經濟公司綜合成本實施方案》(湘政辦發[2016]62號)，自**2016年10月1日**起，用湘通卡支付的貨車開始獲得**10%**的路費折扣。該法規目前有效期為一年，預期於**2017年9月底**屆滿。若干車種免付路費。免付類別包括懸掛軍用車牌之車輛、消防車、警車及經政府機構批准的豁免支付路費之其他執行搶險救災任務車輛。此外，免費「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車使用。

### 過往車流量及路費收入

截至**2014年、2015年及2016年12月31日**止之各年度，有關長益高速公路合作公司每年日均車流量及所收取之日均路費收入概要載列如下：

項目	截至12月31日止年度					
	2014年		2015年		2016年	
	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)
國高速G5513長沙至益陽段 .....	50,804	1,467.9	59,555	1,603.5	64,952	1,773.1
客運車流量.....	42,852	985.8	51,447	1,165.8	55,942	1,313.4
貨運車流量.....	7,952	482.1	8,108	437.7	9,010	459.7

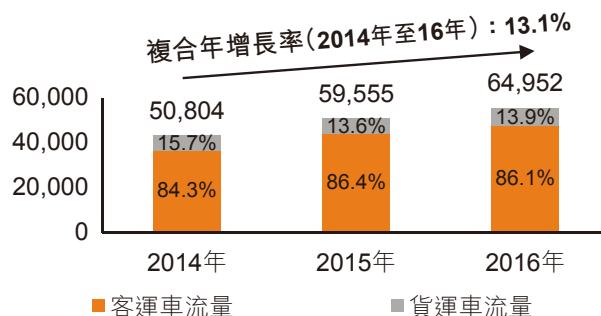


## 高速公路項目

### 趨勢

下表顯示長益高速公路的車流量增長及車流組合變動情況，以及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，日均路費收入與日均車流量的月度比較明細。

長益高速公路日均車流量



### 每月日均路費收入與每月日均車流量之增長

月份	日均路費收入			日均車流量		
	2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年
	(人民幣千元)					
1月	1,703	1,638	1,834	51,264	52,646	63,419
2月	1,465	1,671	1,770	54,897	79,158	78,640
3月	1,398	1,623	1,758	43,331	52,991	55,651
4月	1,491	1,538	1,661	50,905	58,183	63,003
5月	1,412	1,409	1,697	50,798	56,320	57,749
6月	1,433	1,571	1,682	46,957	54,405	57,240
7月	1,417	1,656	1,725	46,476	59,177	62,012
8月	1,508	1,815	1,933	51,992	62,475	68,906
9月	1,484	1,649	1,887	51,975	60,984	68,954
10月	1,287	1,441	1,540	58,860	67,523	75,083
11月	1,480	1,661	1,924	49,556	56,973	64,549
12月	1,537	1,575	1,866	52,906	55,478	64,909

### 車流量及財務預測

有關施偉拔對每年日均車流量及每年日均路費收入估計所作出的預測，包括有關預測的基本方法及主要假設的更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 長益高速公路」。

### 近期發展

我們目前正與高速公路合作夥伴合作以尋求拓寬長益高速公路的可能性。待政府及高速公路合作公司董事會批准後，若長益高速公路合作公司投資於此升級，我們擬申請延長長益高速公路合作公司特許經營期。

### 競爭

#### 現有及潛在競爭之公路

本集團認為，由於建設早且成本相對較低，長益高速公路更具先發優勢，因其修建時其所服務之地區尚處於發展早期，從而賦予該高速公路選擇優化路線之靈活度。由於長益高速公路所服務的地區數年來日臻發展，未來該地區現有的建設將為該高速公路提供穩定的車流量。

長益高速公路面臨的現有競爭如下：

- **二連浩特至廣州高速公路湖南段**：二連浩特至廣州高速公路湖南段於2016年末開始運營後，該線路已分流長益高速公路及益陽至常德高速公路來自常德市北及永州市南的貨車車流量。

長益高速公路未來面臨的潛在競爭如下：

- **益陽至婁底高速公路**：益陽至婁底高速公路預期將於2017年末投入運營。自2018年起，自簡家坳互通立交至朝陽站使用長益高速公路的部分車流量將分流至益陽至婁底高速公路。
- **長沙至益陽及益陽至常德的第二條高速公路**：根據其現有計劃，連接長沙及益陽的第二條高速公路將於2019年12月完工。連接益陽及常德的第二條高速公路倘於2017年開始建設，其預計於2020年完工。根據施偉拔的資料，預期該等新高速公路將分流長益高速公路若干車流量，但由於該等新高速公路將通過欠發達地區，因此只對長益高速公路造成中度負面影響。
- **重慶至長沙至廈門高鐵**：連接長沙及常德的高鐵線為重慶至長沙至廈門高鐵的一段，目前仍在建且預期於2021年開始運營。根據施偉拔的資料，部分目前使用長益高速公路的長途旅客可能選擇鐵路而不是高速公路，從而分流長益高速公路若干車流量。

### 前景

#### 湖南的前景

根據十三五規劃，自2017年至2020年，湖南省GDP預計按複合年增長率約8.5%增長。此外，我們預期湖南省將受益於「一帶一路」戰略及「長江經濟帶發展」政策。根據「一帶一路」戰略，湖南省將重點發展(除其他事項外)技術創新並協調城鄉發展。根據「長江經濟

---

## 高速公路項目

---

帶發展」戰略，長江周邊地區有望受惠於沿岸地區的行業利好，從而促進長江的綜合經濟發展。有關更多詳情，見「行業概覽 — 中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況 — 湖南省」。

### 影響長益高速公路的特定因素

**高速公路沿線的國家級經濟開發區的持續發展：**根據施偉拔的資料，長益高速公路主要滿足區域內的交通需求。過往，該高速公路受益於其服務的三個國家經濟開發區（現為發達地區）。本集團認為，長益高速公路將受益於該等我們認為將為其提供穩定車流量的經濟開發區之持續發展。

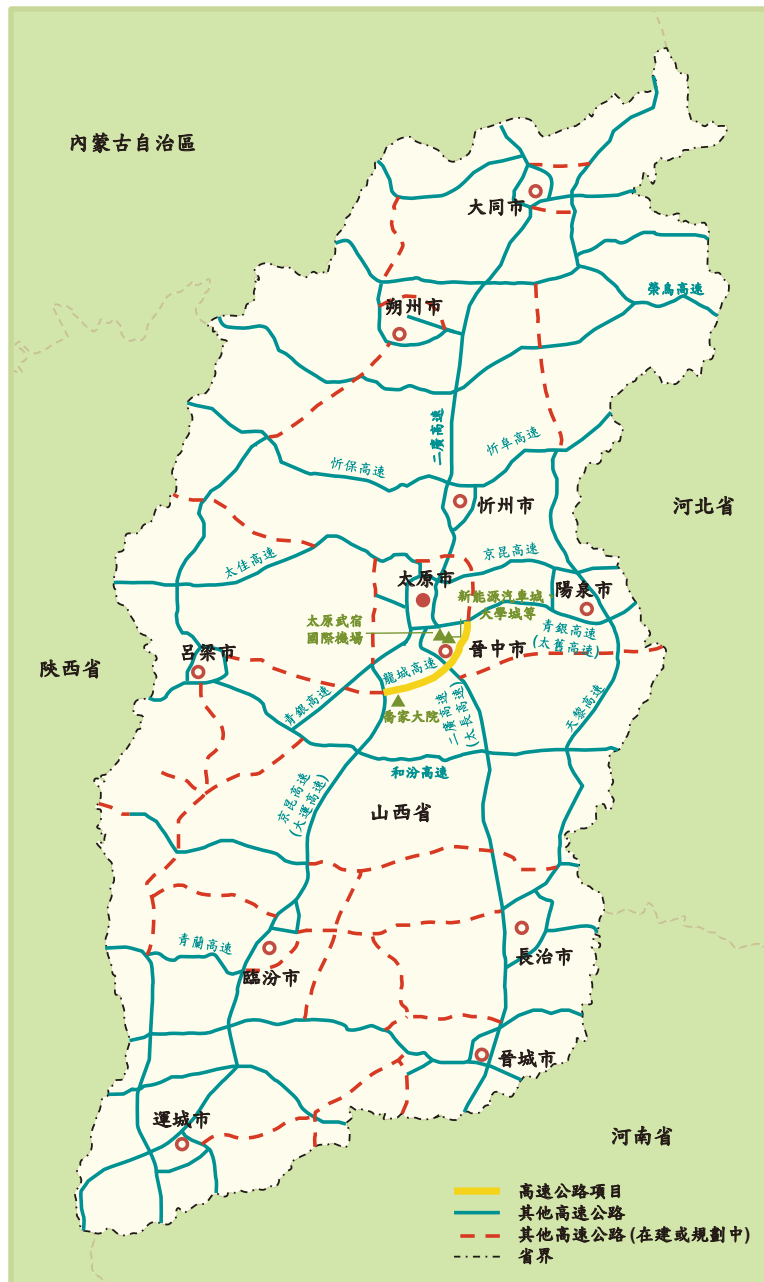
有關更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 長益高速公路」。

## 高速公路項目

### 省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段(「龍城高速公路」)

本集團擁有山西省龍城高速公路45%股權，並收取該高速公路45%的現金分派。本集團透過與龍城高速公路合作夥伴合作成立的一家合作公司持有龍城高速公路的權益。龍城高速公路全程通車，自2012年以來一直收取路費。有關龍城高速公路簡述，見「業務 — 五個現有高速公路項目 — 龍城高速公路」。

### 公路



## 高速公路項目

### 主要數據

路線	省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段
里程	72公里
類別	高速公路
車道數量	六車道
設計速度	每小時100公里
設計容量	每天91,000輛
收費系統	封閉式系統
收費站數量	3
互通立交數量	3
2016年的日均路費收入總額	人民幣0.07千萬元
2016年的日均車流量(輛)	17,274輛
客運車流量	12,592輛
貨運車流量	4,682輛
高速公路合作夥伴	晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司 (「晉中市公用基礎設施」原晉中市公用基礎設施 投資建設有限責任公司)及晉中路通公路開發 有限公司(「晉中路通」) <sup>(1)</sup>
高速公路合作公司特許經營期	30年
高速公路合作屆滿日期	2041年6月(經雙方同意後可續期)
特許經營期到期日	2042年7月
本集團的投資總額	人民幣6.602億元
本集團的股權比例	45%
本集團當前利潤／現金分成比率	45%
本集團於2014年至2016年收取的 現金分派	零
狀況	全面通車，收取路費

	2014年	2015年	2016年
公路技術狀況指數	96.1	95.5	96.0

附註：

- (1) 龍城高速公路合作公司董事會於2017年2月15日批准晉中市公用基礎設施部分股權轉讓。更多詳情見「*近期發展 — 股權轉讓*」。

### 目的地及主要通道

- **太原市**：太原市位於山西省東北部，為山西省省會以及其政治、經濟、文化及交通中心。太原市亦以鋼(特別是不鏽鋼)生產著稱。
- **晉中市**：晉中市地處山西省中部，為鐵路及公路樞紐，該市亦支持促進旅遊業發展。晉中市為工業市鎮，機械、煤炭、冶金及化工為該市的增長動力。
- **榆次、太谷縣及祁縣**：類似於晉中市，該等地區亦擁有強大工業基礎，太谷縣

---

## 高速公路項目

---

有大型可鍛鑄鐵生產基地，而祁縣有省級經濟開發區。龍城高速公路受益於該地區的經濟發展。

- **太原至舊關高速公路及大同至運城高速公路**：龍城高速公路與該等高速公路及若干國道及省道及高速公路相連，可為龍城高速公路提供太原及晉中南部地區的車流量。

### 互通立交

龍城高速公路現有三座互通立交，接通龍城高速公路至主要連接道路，包括太原至舊關高速公路、大同至運城高速公路及太原至長治高速公路，為連接石家莊與山西眾城市（包括臨汾及運城）以及陝西省會西安的最短高速公路線。龍城高速公路合作公司現擬於龍白互通立交與晉中東收費站之間新建互通立交（即龍湖互通立交）。有關更多詳情，見「*近期發展*」。

### 合作公司及項目管理安排

龍城高速公路為由本集團與晉中市公用基礎設施及晉中路通合作成立的合作公司，自2011年6月起至2041年6月屆滿。龍城高速公路合作公司的期限可經各方批准及向相關政府機構申請批准後延長。本集團擁有龍城高速公路合作公司45%股權，並獲取該高速公路45%的現金分派，而眾龍城高速公路合作夥伴則擁有55%股權，並獲取55%的現金分派。兩家龍城高速公路合作夥伴均於山西註冊。

根據龍城高速公路合作合約，龍城高速公路合作公司的董事會由八名董事組成，其中四名由晉中市公用基礎設施委任，三名由本集團委任，另外一名由晉中路通委任。若干重大事件須獲出席董事會會議的全體董事一致批准，包括(i)高速公路合作公司組織章程細則的變更，(ii)總經理、副總經理及其他高級管理人員之委任及罷免，(iii)高速公路合作公司註冊資本的增加或轉讓，(iv)高速公路合作公司任何資產的出售、轉讓或抵押，(v)有關高速公路合作公司的合併或分拆，及(vi)高速公路合作公司的終止或清算。除需要獲一致批准的事項外，龍城高速公路合作公司董事會的決策將須經其超過三分之二的出席董事會會議的董事批准。

### 轉讓限制

根據龍城高速公路合作合約，未經另一方同意，任何一方均不得轉讓、出售或抵押任何資產。倘一方有意轉讓其註冊資本，則須向另一方提供一份載有轉讓相關條款及條件的書面通知，以及其他方及晉中市政府之書面同意。另一方應有30日的優先購買權購買相

---

## 高速公路項目

---

關註冊資本。倘超過一方有意行使優先購買權，則彼等須根據其註冊資本出資比率購買註冊資本。待30日通知期屆滿後，註冊資本可按不遜於書面通知所述的條款及條件轉讓予第三方。該等轉讓須經龍城高速公路合作公司全體董事一致批准，且必須在相關政府機構登記並取得其批准。

### 終止權

根據龍城高速公路合作合約，當(i)高速公路合作公司的資產不足以清償其到期債務及未能於合理時間內扭虧為盈；(ii)各方均同意終止龍城高速公路合作合約符合彼等最佳利益；(iii)一方嚴重違反龍城高速公路合作合約項下的規定，且未能於接獲非違約方的通知後三個月內進行補救；(iv)高速公路合作公司或任一方已宣告破產、即將清算、停止營運或無法履行其到期債務責任；(v)一方違反龍城高速公路合作合約轉讓其註冊資本；(vi)由於不可抗力事件或高速公路合作公司招致不可彌補的損失，各方未能繼續履行龍城高速公路合作合約項下的責任；或(vii)發生不可抗力事件或發生嚴重影響高速公路合作公司正常營運的事件，且持續時間超過18個月而各方未能找到公正的解決方案，龍城高速公路合作公司可於特許經營期結束前獲其董事會一致通過及相關政府機構批准後終止。

倘提前終止，董事會須委任清算委員會根據中國相關法律清算龍城高速公路合作公司的資產、權利及債務。清算委員會應取得高速公路合作公司資產及經營權的最高估值；倘法律允許，可就高速公路合作公司部分或全部資產及經營權進行招標。龍城高速公路合作公司支付所有債務、稅項或政府費用後，剩餘盈餘資產須按彼等各自的註冊資本出資比例分配予合作公司各方。

有關龍城高速公路合作合約其他主要條文的概要，見「業務 — 我們的經營計劃 — 高速公路合作合約條款」。

### 項目特許經營權

龍城高速公路合作公司有經營龍城高速公路的特許權，自2012年7月起為期30年。特許經營期於2042年7月屆滿時，龍城高速公路合作公司須向相關政府機構轉讓所有公路設施(包括配套設施，所有該等設施均應處於良好狀態)，而剩餘資產將於高速公路合作公司清算後按彼等各自的註冊資本出資比例分配予合作公司各方。

### 融資

龍城高速公路合作公司的投資總額(下文所述之股東貸款除外)為人民幣42.477億元，並以下列方式撥資：(i)約人民幣14.670億元為註冊資本(其中45.0%及55.0%分別由本集團及龍城高速公路合作夥伴出資)，及(ii)龍城高速公路合作公司所產生的約人民幣27.807億元之銀行貸款。本集團與成立龍城高速公路合作公司的相關總投資為人民幣6.602億元，其中全部均與高速公路合作公司的註冊資本有關。

此外，龍城高速公路合作公司獲股東貸款人民幣1.550億元以提供流動資金，其中分別由我們及龍城高速公路合作夥伴撥資人民幣7.0千萬元及人民幣8.5千萬元。

截至2016年12月31日，龍城高速公路合作公司尚未償還的股東貸款及銀行貸款分別為1.770億港元及31.435億港元。

### 現金分派

龍城高速公路合作合約規定龍城高速公路合作公司須根據各方的註冊資本分配比率於資金可用的情況下定期分派現金。高速公路合作公司的可供分派現金為下列三項之和：(i)路費收入，(ii)來自公路配套設施的收費，及(iii)其他相關收益，經扣除相關營運及養護成本、日常營運資金、福利基金及稅項。

### 營運

#### 收費

龍城高速公路的收費系統以封閉式電腦化收費模式運作。龍城高速公路設有三個收費站，包括22個人工收費車道及六個ETC收費車道。龍城高速公路自2012年起安裝ETC收費車道。所有高速公路之收費運營均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 收費業務」。

龍城高速公路合作公司已實施多項舉措以改善龍城高速公路的收費流程，包括以下各項：

- **使用大數據分析核證路費付款：**龍城高速公路合作公司通過審核路費交易記錄核證貨車所支付的路費；其亦重點關注未繳費車輛、「綠色通道」車輛及為避繳路費而聲稱為執行公務的車輛。龍城高速公路合作公司與交通巡警協調，追查及攔截逃費車輛。

#### 車流管理

為提高車流管理效率，除常規車流管理系統(更多詳情見「業務 — 我們的經營計劃 —



---

## 高速公路項目

---

車流管理」)外，龍城高速公路合作公司已實施多項有關龍城高速公路的措施，包括：

- **車流量控制**：為確保高速公路順暢通車，龍城高速公路合作公司在收費站設立輕型客車、「綠色通道」貨車以及ETC用戶的專用收費通道。當高速公路遇到高密度車流時，龍城高速公路合作公司有一已制定方案，令收費站客車和貨車分道行駛，以提升收費運營效率。
- **與交通運輸部門協調**：晉中市政府對晉中市外環線東段、南段及西段的中型及重型貨車實施交通限制，將車流有效分流至龍城高速公路。
- **標準化客戶服務**：龍城高速公路合作公司已遵守相關政府機構設定的服務標準，力求向在龍城高速公路上行駛的機動車司機提供優質服務。
- **應急預案**：龍城高速公路合作公司已就交通事故、惡劣天氣狀況、自然災害及其他事件制定應急預案，以確保暢順通行及最大限度降低交通擠塞和干擾。處理該等應急情況的設備、人員及其他資源亦準備到位。特別是，高速公路合作公司爭取在降雪停止後六小時內清理高速公路六條車道內的積雪，以便高速公路恢復正常通車。
- **智能操作管理系統**：龍城高速公路合作公司已對機電固定資產的管理、檢測及維修制定一套條碼系統。條碼系統精簡了資產的採購、維修及出售過程，提高了日常運營的工作效率。

### 重大修繕及升級

龍城高速公路進行定期維修以維持路況於理想水平。由於龍城高速公路尚比較新，故該等高速公路無需實施任何大、中規模的修繕工作。龍城高速公路合作公司至今對高速公路進行常規養護。常規養護包括路況的日常清潔及檢測、小規模維修及應急搶修。龍城高速公路的常規養護按合約由第三方進行。本集團相信，該舉措可為龍城高速公路合作公司節省設備的購買與養護成本以及勞工成本。

### 管理及操作人員

本集團每三年委任龍城高速公路八名董事中的三名。本集團與晉中市公用基礎設施輪流委任董事會董事長及副董事長。在高速公路開始通車後，本集團及晉中市公用基礎設

## 高速公路項目

施中尚未委任高速公路合作公司董事長的一方委任總經理，而另外一方委任副總經理。總經理及副總經理的任期須待董事會批准。

截至2016年12月31日，龍城高速公路合作公司共有約248名員工，其中128名負責營運及收費、16名負責行政及人力資源及104名於其他部門任職。包括由本集團委派的合共八名員工。

### 收入

龍城高速公路合作公司的收入主要為其經營龍城高速公路所收到的路費收入。龍城高速公路合作公司亦自其租賃及廣告服務產生收入。山西省龍城高速公路的路費費率目前根據客車車型及貨車的載重以每車所行駛的公里數形式計算。因此，路費收入主要視乎車型(就客車而言)或車重量(就貨車而言)劃分之車流量、適用路費費率及行車里程而定。

下表載列龍城高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的收入、現金分派、經營開支及EBITDA：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	(以百萬港元計)		
高速公路合作公司的路費收入 (扣除營業稅或增值稅) . . . . .	207.4	242.0	316.6
高速公路合作公司路費經營開支 . . . .	29.7	48.6	52.7
高速公路合作公司行政開支 . . . . .	13.7	10.6	11.7
EBITDA <sup>(1)</sup> . . . . .	170.2	186.4	253.5
所有高速公路合作公司訂約方之 現金分派 . . . . .	—	—	—

附註：

- (1) EBITDA = 高速公路合作公司路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司路費經營開支再減高速公路合作公司行政開支。就龍城高速公路合作公司而言，其截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之其他收益分別為0.62千萬港元、0.36千萬港元及0.13千萬港元。EBITDA並非香港財務報告準則下的標準計量法。雖然EBITDA為投資者評估高速公路合作公司的經營表現提供額外的財務計量法，但使用EBITDA具有若干限制，乃因其並不反映對其經營造成影響的全部收入及開支項目。其業務過程中可能會繼續產生調整項目，故應於整體了解及業績評估中予以考慮。EBITDA以外的項目在了解及評估高速公路合作公司的經營及財務表現時屬重要組成部分。EBITDA不應作為香港財務報告準則財務計量分析之替代而單獨考慮或詮釋，如高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似標明者具可比性。有關所示期間的高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)與EBITDA的對賬，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率 — 主要財務比率」。

### 租賃及廣告收益

龍城高速公路自其於服務區出租若干設施及廣告服務產生金額相對較小的額外收入。龍城高速公路於太谷縣設有一處服務區，向路經的機動車司機提供24小時服務。龍城高速公路合作公司已將服務區內若干設施出租予第三方營運及管理。此外，其出租高速公路沿

## 高速公路項目

線的廣告牌。截至2014年、2015年及2016年止各年度，租賃及廣告收益分別為人民幣0.46千萬元、人民幣0.28千萬元及人民幣0.10千萬元。本集團預期由於車流量的增加，其租賃及廣告收益將增加。

### 路費費率

所有高速公路的路費費率審批流程均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 路費費率及收入」。於龍城高速公路通行的車輛現時應付之路費費率為：

車型	貨車(噸)	客用車(座)	每公里 人民幣
1	不超過2噸	不超過7座	0.36元
2	2至5噸(包含5噸)	8至19座	0.54元
3	5至10噸(包含10噸)	20至39座	0.87元
4	10至15噸(包含15噸) 20呎集裝箱	40座以上	1.41元
5	15噸以上40呎集裝箱		1.86元

於龍城高速公路通行的貨車現時應付之路費費率乃取決於車輛重量及其貨物重量之總和：

總重量(A欄)	貨物重量不超過 貨車規定載重範圍(B欄)	貨物重量超過貨車規定的載重範圍(C欄)
標準費率：每噸每公里人民幣0.09元		
10噸以下	應用標準費率計費(倘貨車載重不超過四噸，則將按四噸標準計費)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• B欄所述費率適用不超過貨車規定貨物載重範圍的重量；</li> <li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍0%至30%之間，按標準費率的1至2倍累進計收；</li> <li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍30%至50%之間，按標準費率的3至6倍累進計收；</li> </ul>
10噸以上 至49噸	費率自標準費率遞減至每噸每公里人民幣0.063元	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍50%至100%之間，按標準費率的8至10倍累進計收；及</li> <li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍100%，按標準費率的16倍計收。</li> </ul>

## 高速公路項目

### 路費折扣及豁免

選擇ETC作為支付方式的機動車司機一般將獲得5%的路費折扣。若干車型免付路費。免付類別包括懸掛軍用車牌之車輛、消防車、警車及經政府機構批准豁免支付路費之其他執行搶險救災任務車輛。此外，「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車免費使用。

### 過往車流量及路費收入

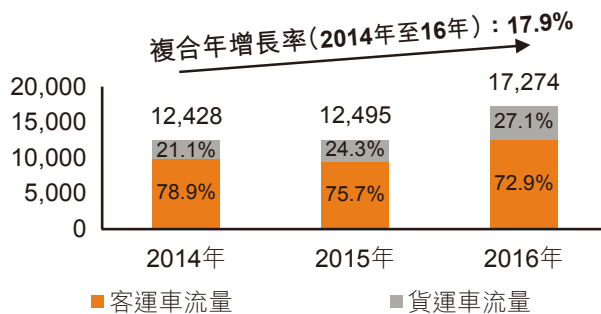
截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，有關龍城高速公路合作公司每年日均車流量及所收取之日均路費收入概要載列如下：

項目	截至12月31日止年度					
	2014年		2015年		2016年	
	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)	日均車流量	日均路費收入 (人民幣千元)
省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段 . . . . .	12,428	467.4	12,495	547.4	17,274	749.2
客運車流量 . . . . .	9,811	202.4	9,463	158.4	12,592	185.7
貨運車流量 . . . . .	2,617	265.0	3,032	389.0	4,682	563.5

### 趨勢

於往績記錄期間，龍城高速公路車流量主要包括小型客車及重型貨車。下表載列龍城高速公路車流量及車流組合變動情況，以及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，日均路費收入與日均車流量的月度比較明細。

龍城高速公路日均車流量



# 高速公路項目

## 每月日均路費收入與每月日均車流量之增長

月份	日均路費收入			日均車流量		
	2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年
	(人民幣千元)					
1月	418	449	550	13,415	11,017	13,257
2月	281	395	457	8,528	10,285	11,588
3月	405	452	692	10,064	10,188	15,590
4月	428	405	706	11,650	10,194	17,033
5月	474	486	755	13,199	13,060	18,873
6月	479	480	790	13,350	13,450	18,195
7月	531	468	702	12,055	11,959	14,856
8月	549	621	790	12,699	15,655	18,447
9月	538	626	917	13,091	17,175	21,680
10月	471	577	750	14,092	14,329	18,040
11月	519	550	833	13,716	13,533	20,129
12月	501	1,040 <sup>(1)</sup>	988	12,965	9,022	19,492

附註：

(1) 包括太原外環南段關閉後日均路費收入退還人民幣577,000元。

### 車流量及財務預測

有關施偉拔對每年日均車流量及每年日均路費收入估計所作出的預測，包括有關預測的基本方法及主要假設的更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 龍城高速公路」。

### 近期發展

#### 新建互通立交

龍城高速公路合作公司現擬於龍白互通立交與晉中東收費站之間新建互通立交（即龍湖互通立交）。該項目包括新建互通立交、新增收費站及配套設施。目前該項目的總成本預計為人民幣0.9億元，預計將於2017年至2018年期間通車。根據晉中目前的發展計劃，本集團預計該新互通立交將成為晉中市的重要通道。隨着新能源汽車生產基地及新大學城的落成，連接晉中至龍城高速公路之間的公路沿途呈多元化發展之勢，本集團預計龍湖互通立交將有助於增加龍城高速公路的車流量。

#### 股權轉讓

龍城高速公路合作公司董事會於2017年2月15日以通過書面決議案的方式批准晉中市公用基礎設施向山西省晉中路橋建設集團有限公司（「晉中路橋」）轉讓其3.02%（54.02%中）的股權。晉中市公用基礎設施及晉中路橋（作為龍城高速公路新合作夥伴）所持註冊資本比例相應變動。本集團及晉中路通所持股權比例及註冊資本保持不變。本集團及晉中市公用

---

## 高速公路項目

---

基礎設施之現有管理模式及董事比率保持不變。截至最後實際可行日期，由於有待完成批准程序，故有關建議轉讓尚未生效。

### 競爭

#### 現有及潛在競爭之公路

本集團相信，本集團自1996年起與當地政府機構建立關係，故龍城高速公路享有先發優勢。龍城高速公路合作公司亦已與山西省相關政府機構建立穩定長期的關係。本集團相信，此項穩定關係有助於高速公路合作公司更為順暢地運作。

龍城高速公路面臨的現有競爭如下：

- **晉中市外環路若干路段**：晉中外環路若干路段與龍城高速公路平行，並分流龍城高速公路的車流量。晉中市政府對晉中市外環路東段、西段及南段的中型及重型貨車車流量進行限制之舉措部分抵銷有關分流，轉而將中型及重型貨車車流量分流至龍城高速公路。

根據施偉拔的資料，現時的公路網絡計劃並未考慮建設任何其他與龍城高速公路競爭的主要公路。

### 前景

#### 山西的前景

根據十三五規劃，自2017年至2020年，山西省GDP預計按複合年增長率約6.5%增長。此外，我們預期山西省將受益於「一帶一路」戰略。根據「一帶一路」戰略，山西省擬促進其煤礦及礦產行業以及其他行業（如紡織製造業及汽車生產行業）的發展，擴大向周邊國家及歐亞國家的出口。有關更多詳情，見「行業概覽 — 中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況 — 山西省」。

#### 影響龍城高速公路的特定因素

- **獲益於公路互通及擴建公路及高速公路網絡**：根據施偉拔的資料，預期開通逾三條直接連接龍城高速公路的高速公路，即於2019年開通的祁縣至離石高速公路、於2020年開通的榆次至昔陽高速公路及太原二環高速公路東段、西段及北段，該等新建高速公路將吸引車流量，從而對龍城高速公路的車流量產生積極影響，擴大其覆蓋範圍。此外，由於政府計劃於2020年之前將山西公路網擴張至150,000公里以上，龍城高速公路預期獲益於公路網連通性的提升。

---

## 高速公路項目

---

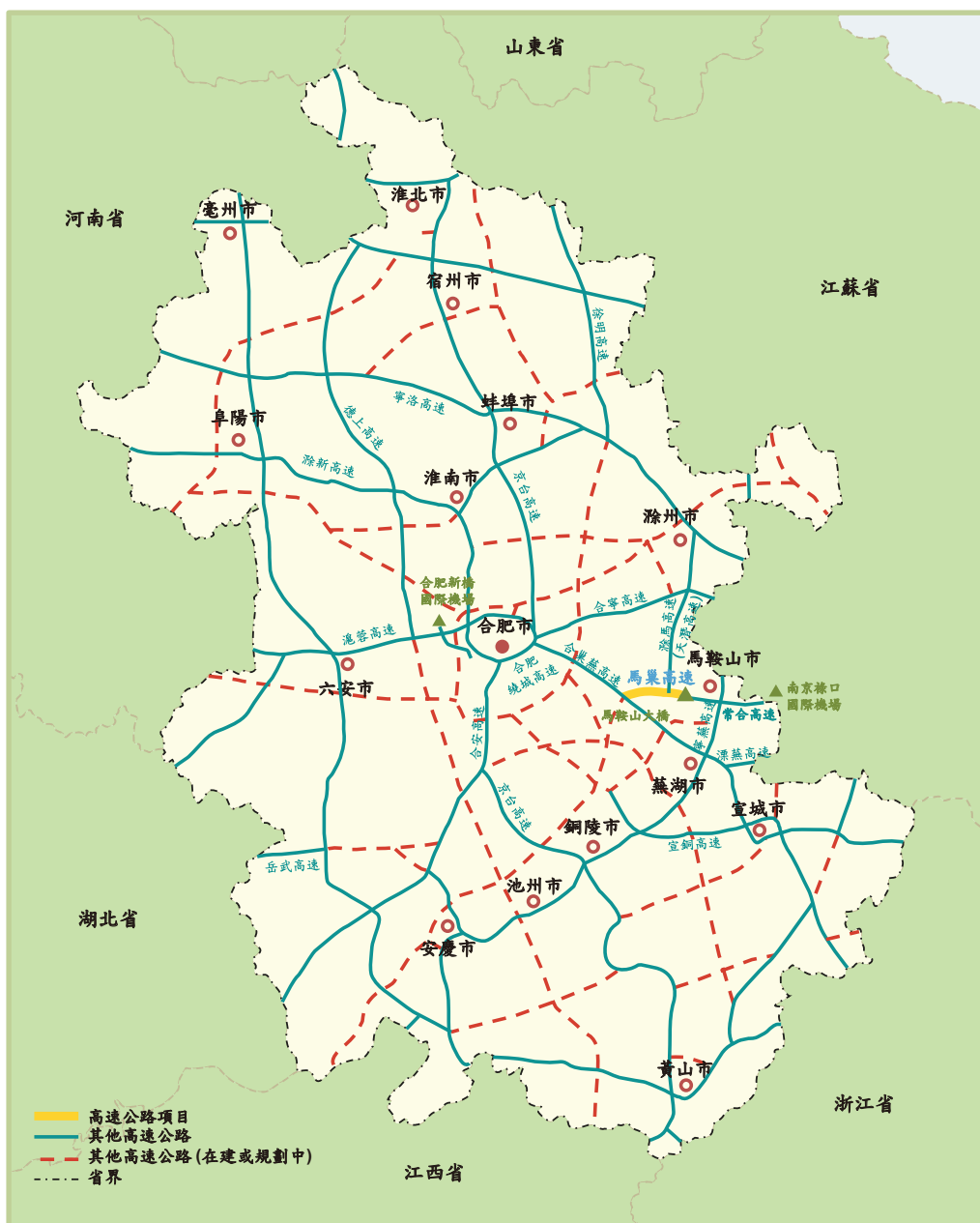
- **太原的進一步發展**：太原為山西省首府及該省經濟中心，預期其經濟日後實現進一步增長。龍城高速公路將獲益於太原乃至山西的經濟增長以及該等地區城市化的推進。
- **為技術創新及新能源汽車生產基地而建的新市鎮**：目前正在興建緊鄰太原武宿國際機場的新技術創新市鎮，將於2020年開始運行。目前，晉中市新能源汽車生產基地正在施工當中，將於2017年至2018年期間營運。根據施偉拔的資料，該等新發展將對服務晉中市及太原經濟圈的龍城高速公路的車流量產生積極影響。

## 高速公路項目

### 省高速S24馬鞍山至巢湖段(「馬巢高速公路」)

本集團擁有馬巢高速公路49%股權，並獲取該高速公路49%的現金分派。本集團透過與馬巢高速公路合作夥伴合作成立的一家合作公司持有該權益。馬巢高速公路全程通車，自2013年年底以來一直收取路費。有關馬巢高速公路的簡述，見「業務 — 五個現有高速公路項目 — 馬巢高速公路」。

### 公路





## 高速公路項目

### 主要數據

路線 .....	省高速S24馬鞍山至巢湖段
里程 .....	36公里
類別 .....	高速公路
車道數量.....	六車道
設計速度.....	每小時100至120公里
設計容量.....	每天93,000輛
收費系統.....	封閉式系統
收費站數量.....	1
互通立交數量.....	2
截至2016年12月31日止年度	人民幣0.05千萬元
日均路費收入總額 .....	
截至2016年12月31日止年度	17,695輛
加權平均每日路段車流量(輛) <sup>(1)</sup> ...	
客運車流量.....	12,244
貨運車流量.....	5,451
高速公路合作夥伴.....	安徽省交通控股集團有限公司(原安徽省交通投資集團有限責任公司)
高速公路合作公司特許經營期 .....	30年
高速公路合作到期日 .....	2044年5月
特許經營期屆滿日期 .....	2043年12月
本集團的投資總額.....	人民幣5.803億元
本集團的股權比例.....	49%
本集團當前利潤／現金分成比率 .....	49%
本集團於2014年至2016年收取的	
現金分派.....	零
狀況 .....	全面通車，收取路費

	2014年	2015年	2016年
公路技術狀況指數.....	98.1	97.9	97.6

### 目的地及主要通道

- 馬鞍山市：馬鞍山市是安徽省的主要門戶城市之一，毗鄰南京，東連長江三角洲地區，擁有兩個國家級開發區及七個省級開發區。該市為中國最大的鋼材生產基地之一且擁有長江沿岸其中一個最大港口。
- 合肥市：合肥市為安徽省省會及最大城市。地理上，其位於安徽中部，為首個國家級科技創新型試點市及觀光勝地。
- 合肥至巢湖至蕪湖高速公路：該高速公路為貫穿安徽省的兩條主要南北向高速

---

## 高速公路項目

---

公路干道之一，連接上海至重慶高速公路，屬全國公路及高速公路網的重要組成部分。合肥至巢湖至蕪湖高速公路直連馬巢高速公路。

### 互通立交

馬巢高速公路現有兩座互通立交，接通馬巢高速公路至S22天潛高速公路及G4211寧蕪高速公路，為連接合肥與長江三角洲人口稠密城市(包括南京、常州、無錫、蘇州及上海)之主要公路。

### 合作公司及項目管理安排

馬巢高速公路項目為本集團與安徽省交通控股集團有限公司(原安徽省交通投資集團有限責任公司)(作為本集團的中國合作夥伴)合作成立的合作公司，自2014年5月起及於2044年5月屆滿。馬巢高速公路合作公司的期限可經雙方批准及相關政府機構批准後予以延長。本集團擁有馬巢高速公路49%股權，收取該高速公路49%的現金分派，而馬巢高速公路合作夥伴則擁有51%股權，收取51%的現金分派。馬巢高速公路合作夥伴於安徽註冊。

根據馬巢高速公路合作合約，馬巢高速公路合作公司的董事會由五名董事組成，其中三名由馬巢高速公路合作夥伴委任，另外兩名由本集團委任。若干重大事件須獲高速公路合作公司全體董事一致批准，包括(i)高速公路合作公司組織章程細則的變更，(ii)高速公路合作公司的終止、清算或延期，(iii)高速公路合作公司資註冊資本的增加或減少，(iv)有關高速公路合作公司的合併或分拆，及(v)高速公路合作公司資產的出售、轉讓或抵押。除需要獲一致批准的事項外，馬巢高速公路合作公司的董事會決策將須經其三分之二的出席董事會會議的董事(各合資方至少一名出席至少有三分之二的全體董事會董事參與的會議)批准。

### 轉讓限制

根據馬巢高速公路合作合約，於特許經營期間，倘馬巢高速公路合作公司的註冊資本需增加，或倘通過董事會決議案以增加高速公路合作公司註冊資本，雙方應根據彼等佔高速公路合作公司股權的份額進行額外出資。倘其中一方因任何原因未能作出該等出資，則另一方可補足缺口，該方於高速公路合作公司註冊資本股份亦會作出相應改變。於特許經營期內，資產(包括由馬巢高速公路合作公司擁有或產生的固定資產及其他資產)應歸馬巢高速公路合作公司所有，未經另一方同意，任何一方不得轉讓、出售或抵押任何資產。倘一方有意轉讓其於高速公路合作公司的權利，則須取得另一方的書面同意。倘一方有意轉讓其註冊資本，則須向另一方提供一份載有轉讓相關條款及條件的書面通知。另一方應

---

## 高速公路項目

---

有30日的優先購買權，此後，註冊資本可按不遜於書面通知所述的條款及條件轉讓予第三方。該等轉讓須經馬巢高速公路合作公司全體董事一致批准，且必須在相關政府機構登記並取得其批准。

### 終止權

根據馬巢高速公路合作合約，當(i)高速公路合作公司出現重大虧損及無法持續經營；(ii)高速公路合作公司由於一方違反該項合約或合作公司章程細則而無法繼續經營；(iii)高速公路合作公司由於戰爭、自然災害或其他不可抗力事件而導致重大虧損而使其無法經營；或(iv)各方同意因其他原因提前終止高速公路合作公司時，馬巢高速公路合作公司可於特許經營期結束前獲其董事會的一致批准及相關政府機構批准後終止。

倘提前終止，董事會須委任清算委員會根據相關中國法律清算馬巢高速公路合作公司的資產、權力及債務。於高速公路合作公司支付所有債務、稅項或政府費用後，剩餘資產須按彼等各自的註冊資本出資比例分配予各方。

有關馬巢高速公路合作合約其他主要條文的概要，見「業務 — 我們的經營計劃 — 高速公路合作合約條款」。

### 項目特許經營權

馬巢高速公路合作公司有經營馬巢高速公路的特許權，自2013年12月起為期30年。倘雙方同意重續馬巢高速公路合作合約，雙方須於特許經營期屆滿前六個月，遞交相關文件以供政府審批。倘由於政府政策改變而導致收費期間調整，雙方須根據經調整收費期間變更特許經營期。特許經營權及營運期間將於2043年12月屆滿，則馬巢高速公路合作公司將向馬巢高速公路合作公司中國合作夥伴轉讓馬巢高速公路初期建設相關固定資產。其他資產(包括雙方合作後投資的固定及非固定資產)將於馬巢高速公路合作公司清算時按照彼等各自權益比率分派予各方。

### 融資

馬巢高速公路合作公司的投資總額為人民幣23.601億元，並以下列方式撥資：(i)約人民幣5.75億元之註冊資本(其中49%及51%分別由本集團及馬巢高速公路合作夥伴出資)及(ii)由馬巢高速公路合作公司所產生的約人民幣17.851億元之銀行貸款。本集團有關馬巢高速公路合作公司成立的總投資為人民幣5.803億元，包括(i)有關馬巢高速公路合作公司的註冊

---

## 高速公路項目

---

資本人民幣2.818億元，(ii)有關馬巢高速公路合作公司的收購溢價人民幣1.530億元，及(iii)有關2016年作出的後續出資人民幣1.455億元(更多詳情，見本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註16)。本集團的部分出資對沖出售安徽省若干公路合作公司權益而獲得的應收款所抵銷。有關更多詳情，見本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註18。

截至2016年12月31日，馬巢高速公路合作公司並無任何未償還股東貸款，惟尚有未償還銀行貸款19.083億港元。

### 現金分派

馬巢高速公路合作合約規定高速公路合作公司須於可供動用的情況下定期分派現金分派。馬巢高速公路合作公司的可供分派現金為下列三項之和：(i)路費收入，(ii)來自公路配套設施的收費，及(iii)其他相關收益，經扣除相關營運及財務成本、管理費用、養護成本、攤銷成本、日常營運資金、若干經費及稅項。

### 營運

#### 收費

馬巢高速公路的收費系統以封閉式電腦化收費模式運作。馬巢高速公路設有一個收費站，包括六個人工收費車道及兩個ETC收費車道。自2013年起馬巢高速公路已建有ETC收費車道。所有高速公路之收費運營均類似。有關更多詳情，見「業務—我們的經營計劃—收費業務」。

馬巢高速公路合作公司已實施多項舉措以改善馬巢高速公路的收費流程，包括以下各項：

- **綜合監測系統**：馬巢高速公路合作公司已安裝綜合監測系統，於高速公路沿線佈設多個高解像數字監控攝像機，使該合作公司能夠更加迅速有效地處理車禍及其他交通干擾狀況。
- **收費模擬訓練**：馬巢高速公路合作公司已就提高職員收費效率開發模擬訓練系統。該系統模擬收費站環境，容許收費員於不同情景受訓，包括涉及罕見及常見錯誤的情景。模擬訓練顯著提高了職員的收費表現，且出錯率已下降。
- **客戶服務改善**：為提升收費站的客戶服務，馬巢高速公路合作公司已實施多重

---

## 高速公路項目

---

考核機制及其他審查機制。本集團相信，通過推廣收費站「微笑服務」，該等機制可提升收費站客戶服務的質量。

### 車流管理

為提高車流管理效率，除常規車流管理系統(更多詳情見「業務 — 我們的經營計劃 — 車流管理」)外，馬巢高速公路合作公司已實施一系列有關馬巢高速公路的措施，包括：

- **應急預案：**馬巢高速公路合作公司已就交通事故、惡劣天氣狀況、自然災害及其他事件制定應急預案，以確保順暢通行及最大限度降低交通擠塞及干擾。其定期就該等情況進行演習以提高響應者的應急反應。合作公司擁有應對該等應急情況的設備、人員及其他資源。
- **與當地高速公路巡警部門協調：**馬巢高速公路合作公司與當地高速公路巡警部門協定安排，高速公路巡警部門留有部分高速公路合作公司僱員以協助維持高速公路的秩序。該安排經證實有助於改善交通高峰期的交通條件並提升公路安全(如執行規定禁止商用客車在凌晨2點至凌晨5點期間於高速公路上行駛)。馬巢高速公路合作公司亦與當地高速公路巡警部門舉行季度會議以分享各自於高速公路的最新進展情況並共同提升公路安全。

### 重大修繕及升級

由於馬巢高速公路乃於新近期間建成，故該等高速公路無需實施任何大規模或符合中等規模程度的修繕工作。因此，馬巢高速公路合作公司就高速公路進行常規養護以符合相關等級標準。常規養護包括日常清潔及路況檢測、小規模維修及其他預防措施。為提升公路安全，高速公路合作公司會定期對潛在的公路缺陷進行檢測，包括每月至少進行兩次公路檢測及每季度與有關政府機構共同展開公路檢測工作。其他公路檢測工作將於重大節假日之前或期間進行，以便應對高速公路車流量增加的情況。

### 管理及操作人員

本集團每三年一屆委任馬巢高速公路合作公司五名董事中的兩名(包括董事會副董事長)。本集團及馬巢高速公路合作夥伴分別委任高速公路合作公司的總經理及副總經理，其任期須待董事會批准。儘管馬巢高速公路合作公司並無監事會，惟各方均會委任一名監事執行有關法規指定的監事會權力。

## 高速公路項目

截至2016年12月31日，馬巢高速公路合作公司共有約79名員工，其中39名負責運營及收費及40名於其他各部門任職。包括由本集團委派的合共四名員工。

### 收入

馬巢高速公路合作公司的收入主要為馬巢高速公路合作公司經營馬巢高速公路經營所收到的路費收入。馬巢高速公路合作公司亦自其租賃及廣告服務產生收入。馬巢高速公路的路費費率目前根據客車車型及貨車的車重以每車所行駛的里程形式計算。路費收入主要視乎車型(就客車而言)、車輛重量(就貨車而言)劃分之車流量、適用收費費率及車程而定。

下表載列馬巢高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的收入、現金分派、經營開支及EBITDA：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	(以百萬港元計)		
高速公路合作公司的路費收入			
(扣除營業稅或增值稅) . . . . .	89.7	186.9	220.2
高速公路合作公司路費經營開支 . . . . .	3.9	10.2	18.3
高速公路合作公司行政開支 . . . . .	3.6	8.3	9.4
EBITDA <sup>(2)</sup> . . . . .	83.4	173.0	193.9
所有高速公路合作公司訂約方之			
現金分派 . . . . .	—	—	—

#### 附註：

- (1) 本集團已於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益。有關數額指自當時起之經營業績。
- (2) EBITDA = 高速公路合作公司路費收入(扣除營業稅或增值稅)加高速公路合作公司的其他收益減高速公路合作公司路費經營開支再減高速公路合作公司行政開支。就馬巢高速公路合作公司而言，其截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之其他收益分別為0.12千萬港元、0.46千萬港元及0.13千萬港元。EBITDA並非香港財務報告準則下的標準計量法。雖然EBITDA為投資者評估高速公路合作公司的經營表現提供額外的財務計量法，但使用EBITDA具有若干限制，乃因其並不反映對其經營造成影響的全部收入及開支項目。其業務過程中可能會繼續產生調整項目，故應於整體了解及業績評估中予以考慮。EBITDA以外的項目在了解及評估高速公路合作公司的經營及財務表現時屬重要組成部分。EBITDA不應作為香港財務報告準則財務計量分析之替代而單獨考慮或詮釋，如高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似標明者具可比性。  
有關所示期間的高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)與EBITDA的對賬，見「財務資料 — 過往非香港財務報告準則下之財務比率 — 主要財務比率」。

### 租賃及廣告收益

馬巢高速公路自於服務區內出租若干設施及廣告服務產生金額相對較小的額外收入。該高速公路於清溪設有一處服務區，馬巢高速公路合作公司已將該服務區內若干設施出租予第三方營運及管理。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，租賃及廣告收益分別為人民幣0.06千萬元、人民幣0.18千萬元及人民幣0.035千萬元。

## 高速公路項目

### 路費費率

所有高速公路的路費費率審批流程均類似。有關更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 路費費率及收入」。於馬巢高速公路通行的車輛現時應付之路費費率為：

車型	貨車(噸)	客用車(座)	每公里人民幣
1	不超過2噸	不超過7座	0.45元
2	2至5噸(包含5噸)	8至19座	0.80元
3	5至10噸(包含10噸)	20至39座	1.10元
4	10至15噸(包含15噸)20呎集裝箱	40座以上	1.30元
5	15噸以上40呎集裝箱		1.50元

於馬巢高速公路通行的貨車現時應付之路費費率乃取決於車輛重量及其貨物重量之總和：

總重量(A欄)	貨物重量不超過	
	貨車規定載重範圍 <sup>(1)</sup> (B欄)	貨物重量超過貨車規定載重範圍(C欄)
	標準費率：每噸每公里人民幣0.09元	
10噸以下	應用標準費率計費	<ul style="list-style-type: none"><li>• B欄所述費率適用不超過車輛規定貨物載重範圍的重量；</li><li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍0%至30%之間的按標準費率計費；</li></ul>
10至49噸	由標準費率遞減至每噸每公里人民幣0.05元	<ul style="list-style-type: none"><li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍30%至100%之間，按標準費率的3至6倍累進計收；及</li></ul>
49噸以上	按照每噸每公里人民幣0.05元計費	<ul style="list-style-type: none"><li>• 超重部分介乎貨車規定貨物載重範圍100%，按標準費率的6倍計收。</li></ul>

附註：

(1) 貨車規定載重範圍取決於貨車軸數：二軸載重為17噸；三軸載重為25噸；四軸載重為35噸；五軸載重為43噸；六軸及以上載重為49噸

### 路費折扣及豁免

現時，持有徽通卡的司機享有5%的折扣。2016年7月12日至2019年7月11日，持有徽通卡的貨車司機享有15%的折扣。若干車型免付路費。免付類別包括懸掛軍用車牌之車輛、消防車、警車及經政府機構批准豁免支付路費之其他執行搶險救災任務車輛。此外，「綠色通道」可供運送鮮活農產品之貨車免費使用。

## 高速公路項目

### 過往車流量及路費收入

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，有關馬巢高速公路加權平均每日路段車流量及由馬巢高速公路合作公司收取之日均路費收入概要載列如下：

項目	截至12月31日止年度					
	2014年 <sup>(1)</sup>		2015年		2016年	
	加權平均 每日路段 車流量	日均 路費收入  (人民幣 千元)	加權平均 每日路段 車流量	日均 路費收入  (人民幣 千元)	加權平均 每日路段 車流量	日均 路費收入  (人民幣 千元)
省高速S24馬鞍山至巢湖段 .....	9,310	344.1	12,947	423.0	17,695	520.0
客運車流量 .....	5,681	120.1	8,697	148.0	12,244	207.0
貨運車流量 .....	3,629	224.0	4,250	275.0	5,451	313.0

附註：

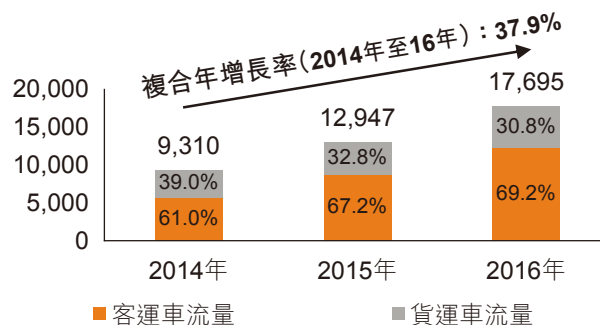
(1) 本集團已於2014年6月完成收購馬巢高速公路。有關數據取自其完成收購後的經營業績。

### 趨勢

自該高速公路通車后，馬巢高速公路之客運車流量及貨運車流量均高速增長，表明該地區交通需求明顯。於往績記錄期間，馬巢高速公路的車流量主要為小型客車。

下表載列馬巢高速公路的車流量增加及車流組合變動，以及截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，日均路費收入及加權平均每日路段車流量的月度比較明細。

馬巢高速公路加權平均每日路段車流量





## 高速公路項目

### 每月日均路費收入與每月加權平均每日路段車流量之增長

月份	日均路費收入			加權平均每日路段車流量		
	2014年 <sup>(1)</sup>	2015年	2016年	2014年 <sup>(1)</sup>	2015年	2016年
	(人民幣千元)					
1月	—	386	495	—	10,755	16,276
2月	—	393	599	—	18,099	27,733
3月	—	435	541	—	14,178	14,329
4月	—	410	457	—	11,492	14,702
5月	—	410	484	—	10,946	15,863
6月	301	407	470	8,313	11,658	14,948
7月	322	421	523	8,762	12,580	16,970
8月	335	442	547	9,611	14,166	18,929
9月	383	469	543	9,902	14,208	18,186
10月	314	401	484	8,260	11,120	20,821
11月	372	439	550	9,901	12,995	16,711
12月	382	461	555	10,428	13,618	17,319

附註：

(1) 本集團已於2014年6月完成收購馬巢高速公路。

### 車流量及財務預測

有關施偉拔對每年日均車流量及每年日均路費收入估計所作出的預測，包括有關預測的基本方法及主要假設的更多詳情，見「附錄三 — 交通研究報告 — 馬巢高速公路」。

### 競爭

#### 現有及潛在競爭之公路

本集團認為，由於馬巢高速公路為合肥至上海以及長江三角洲若干沿岸發達城市(如上海)的最短路線，該高速公路相比競爭公路擁有競爭優勢，其亦為當地車輛往返合肥提供極大便利。馬巢高速公路通車前，由馬鞍山開往合肥的車輛須繞道寧蕪高速公路再進入合肥至巢湖至蕪湖高速公路。現在車輛可直接使用馬巢高速公路進入合肥至巢湖至蕪湖高速公路，可縮短逾40公里車程。

馬巢高速公路面臨的現有競爭如下：

- **合寧高速公路及蕪寧高速公路：**合寧高速公路連接安徽省及江蘇省西部與包括上海在內的長江三角洲。蕪寧高速公路連通蕪湖與南京。由於該兩條高速公路與馬巢高速公路處於平行位置，故為馬巢高速公路的直接競爭者。然而，本集團認為，馬巢高速公路由於其作為合肥至江蘇省及上海的最短路線的一部分，較該等公路具競爭優勢。此外，合寧高速公路乃建於1995年的四車道高速公路，已達到其設計容量。本集團認為，馬巢高速公路已經自該等競爭高速公路分流入車流量。

---

## 高速公路項目

---

馬巢高速公路面臨的潛在競爭如下：

- **G42S北沿江高速公路巢湖至無為段、S11蕪湖長江公路二橋及S05寧宣杭高速公路**：根據施偉拔的資料，該等高速公路通車將會對馬巢高速公路的車流量產生輕微不利影響。

### 前景

#### 安徽的前景

根據十三五規劃，自2017年至2020年，安徽省GDP預計按複合年增長率約8.5%增長。此外，我們預期安徽省將受益於「一帶一路」戰略及「長江經濟帶發展」政策。根據「長江經濟帶發展」政策，安徽擬通過(除其他事項外)創新及發展其先進製造行業，以期成為長三角城市群的新增長點。有關更多詳情，見「行業概覽 — 中國及河北、湖南、山西及安徽省的經濟狀況 — 安徽省」。

#### 影響馬巢高速公路的特定因素

- **北沿江高速公路通行**：北沿江高速公路馬鞍山至巢湖段及滁州至馬鞍山段已全線竣工；而北沿江高速公路巢湖至無為段將於2017年年底竣工，並於2021年接入無為至安慶段。根據施偉拔的資料，北沿江高速公路通車後將進一步改善江南與江北地區的車流量，且預期將增加馬巢高速公路的車流量。
- **與長江三角洲展開緊密合作**：根據相關政府計劃，本集團預期，安徽省將與長江三角洲展開更為緊密的合作。由於馬巢高速公路為連接合肥至長江三角洲若干沿岸發達城市(如上海)最短路線的一部分，本集團認為，馬巢高速公路的車流量將持續增加。
- **岳武高速公路東延段**：該高速公路起點為S22天潛高速公路，終點為上海至武漢高速公路岳武段始端。該段高速公路將形成武漢至長江三角洲的完整通道之一部分，且將進一步增加馬巢高速公路的車流量。

---

## 與控股股東的關係

---

緊隨上市後，路勁基建將(通過其全資附屬公司新選)間接擁有我們約73%的已發行股份(假設超額配股權未獲行使)，並將成為我們的控股公司。

### 有關路勁基建的背景資料

路勁基建乃一家投資控股公司，其股份自1996年7月4日起於聯交所上市。路勁基建及其附屬公司的主營業務為通過其附屬公司進行的投資及發展、營運及管理物業發展與收費公路項目。作為重組的一部分，路勁基建於收費公路項目(不包括除外公路)的所有權益已轉予本集團，有關更多詳情載於下文「獨立於控股股東—(d)業務劃分」。

### 獨立於控股股東

基於下述因素，我們的董事信納，我們有能力在上市後獨立於控股股東來經營業務。

#### (a) 管理獨立性

我們的董事會由七名董事(即三名執行董事及四名獨立非執行董事)組成。除單偉豹先生將於上市後繼續出任路勁基建的聯席主席兼執行董事外，概無其他董事於上市後留任路勁基建董事會成員或於餘下路勁基建集團擔任任何職務或承擔任何管理職能。本公司的公司秘書方兆良先生並不承擔本公司的任何管理職能，彼為路勁基建的執行董事兼公司秘書。

我們的主席兼董事單偉豹先生領導我們董事會制訂本集團的策略性宗旨、方向及目標，彼亦為路勁基建的聯席主席兼執行董事及惠記的主席兼執行董事。於最後實際可行日期，單先生於餘下路勁基建集團的職責是向由四名執行董事、兩名非執行董事及五名獨立非執行董事(包括我們的獨立非執行董事黃偉豪先生，其自上市時起辭任路勁基建獨立非執行董事)組成的路勁基建董事會提供策略性領導，發展收費公路以外的投資新機遇。該等業務由執行董事同仁及龐大的高級管理團隊監督及管理。單先生於惠記的職責乃領導惠記的整體策略性規劃以及企業營銷及發展。惠記及其附屬公司的日常管理及營運事宜則由其兩名執行董事同仁及龐大的高級管理團隊負責。

基於上述因素及我們的過往經驗，我們認為單先生將投入相當時間及精力擔任我們的主席兼執行董事一職。由於彼屬三名執行董事之一及七名董事之一，我們亦認為彼將不會對董事會產生不當影響。

我們的日常營運及管理主要由我們的其他兩位執行董事(即俞金發先生及李德輝先生)

---

## 與 控 股 股 東 的 關 係

---

及高級管理團隊的成員監督及管理。我們的獨立非執行董事(即黃偉豪先生、周梁淑怡女士、吳頌煒博士及隋淑靜博士)負責向董事會提供獨立意見。

我們的董事並未於與本集團業務存在競爭的任何業務當中擁有權益。我們亦成立審核委員會、提名委員會、薪酬委員會及投資委員會，以達致高水平的企業管治及解決任何潛在利益衝突。我們亦於上市後擁有屬於自己的全職高級管理層團隊及僱員，故我們能夠獨立於控股股東來經營業務。

各董事均知悉其作為董事之受信責任，此要求(其中包括)彼為本公司之利益及最佳權益行事，且不容許其作為董事之職責與其個人利益出現任何衝突。倘就董事會正在考慮的任何事宜出現潛在的利益衝突，有利害關係之董事將不會計入相關董事會會議之法定人數且將於會上放棄投票。因此，我們的董事會在考慮餘下路勁基建集團擁有利益的決議案時，單偉豹先生須就有關決議案放棄投票。

經考慮上述因素，我們的董事信納，彼等能夠履行於本公司的職責且有能力的於上市後獨立於控股股東來管理我們的業務。

### (b) 財務獨立性

我們擁有獨立的內部控制及會計制度、會計及財務部門以及現金收付及獲取第三方融資的庫務部門。

於2016年12月31日，餘下路勁基建集團合共約7.471億港元的應收款項淨額乃無抵押及免息。該筆款項預計於上市前獲悉數結算。本集團所有離岸註冊成員公司(連同餘下路勁基建集團(包括路勁基建)的若干離岸註冊成員公司)亦擔保了餘下路勁基建集團多個成員公司發行並於聯交所上市的優先票據及銀行借款(於2016年12月31日，本集團保證金額總額約為93.896億港元)及於2017年2月由路勁基建之全資附屬公司發行並於新加坡證券交易所上市的3.0億美元永續資本證券的付款責任。於2017年3月，本集團一家離岸註冊成員公司(連同餘下路勁基建集團若干成員公司)就餘下路勁基建集團一家成員公司之本金額為2.8億美元(其中2.6億美元用於餘下路勁基建集團之再融資貸款)之俱樂部貸款項下之付款責任作出擔保。於2017年4月30日，本集團所擔保金額為119.003億港元。本集團若干成員公司將就路勁基建於2017年4月30日之後宣佈會由餘下路勁基建集團一家成員公司待發行完成後發行的3.0億美元永續資本證券提供擔保。根據相關票據或永續資本證券的條款或其他條款透過相關銀行借款再融資，由本集團成員公司提供的所有該等擔保將於上市完成後全部獲解除。

我們於2014年收購馬巢高速公路合作公司49.0%權益後，馬巢高速公路合作公司於2015年借入銀行貸款以就來自我們的馬巢高速公路合作夥伴及為建設馬巢高速公路提供資

---

## 與控股股東的關係

---

金之銀行的借款進行再融資。於2016年12月31日，本金額合共約15.781億港元之銀行貸款須由合作夥伴按彼等於馬巢高速公路合作公司所佔股權比例作擔保。我們於貸款當中所佔的49.0%份額(即本金額約為7.733億港元)乃由餘下路勁基建集團成員公司提供擔保(「馬巢擔保」)。我們已與相關借款銀行接洽以期於上市時為解除馬巢擔保提供抵押，惟該等借款銀行似乎無意考慮任何替代擔保或抵押。因此，馬巢擔保將不會於上市時獲解除。

我們認為，我們未能保證解除或替代馬巢擔保並不會影響本集團的財務獨立性，原因如下：

- 根據我們與借款銀行討論的結果，我們認為，由於在未獲借款銀行同意的情況下借款人不得單方面預付全部或部分貸款，故借款銀行不同意解除馬巢擔保或接受替代擔保或抵押的做法並非質疑本集團的任何信用能力，而是缺乏對該等借款銀行表示同意的利好因素；
- 於往績記錄期間，本集團一直為餘下路勁基建集團提供大額現金墊款，截至2014年、2015年及2016年12月31日止，餘下路勁基建集團應付本集團的款項淨額分別約為2.621億港元、2.486億港元及7.471億港元；
- 我們有能力以股東貸款方式，按我們於長益高速公路合作公司所佔股份比例提供融資，此足以證明我們的強勁現金狀況。截至2016年12月31日，長益高速公路合作公司的借款總額約為2.779億港元，其中50%為來自我們的股東貸款；及
- 龍城高速公路合作公司有能力在無任何擔保或抵押的情況下為自有貸款(截至2016年12月31日止未償還本金額約為31.435億港元)提供擔保。

為進一步證明我們獨立籌資的能力，我們已接獲香港上海滙豐銀行有限公司及星展銀行有限公司(作為借款銀行)各自之承諾函，確認可提供本金額分別為7.5億港元的承諾性定期貸款(作營運資金用途)及2.50千萬美元的承諾性定期貸款(可於上市後12個月內提取作未來收購用途)之可用性。更多詳情，見「財務資料 — 債項 — 債項聲明 — 借款及或然負債」。

經考慮上述因素，我們的董事認為，從財務角度看，本集團有能力獨立於控股股東開展業務並能夠於上市後獨立於控股股東保持自身財務獨立性。

### (c) 營運獨立性

我們自設有專門從事業務及項目開發、評估及管理、人事、財務及會計或內部審計職能的團隊，故無須就該等在營及預計將繼續獨立於餘下路勁基建集團營運的相關領域依

---

## 與 控 股 股 東 的 關 係

---

賴餘下路勁基建集團。於上市後就資本、設備及僱員而言，我們擁有足夠的經營能力來獨立經營業務。我們亦可單獨接觸供應商及客戶並設有獨立管理團隊處理日常營運事宜。

### (d) 業務劃分

我們的主營業務為投資及開發、營運與管理高速公路項目。

餘下路勁基建集團將主要從事投資及開發、營運與管理中國、香港及其他地方物業業務。其亦將繼續持有及管理江蘇省內連通蘇州及上海虹橋機場的除外公路(即蘇州公路) 50%權益。

我們認為，除外公路與我們於當中擁有權益的高速公路之間的競爭甚微，原因是我們於當中擁有權益的高速公路並未於除外公路所在的江蘇省內經營。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度各年，路勁基建業績應佔除外公路虧損分別約3.79千萬港元、1.64千萬港元及0.96千萬港元。

作為重組的一部分，我們已通過出售我們持有相關權益公司的方式將所擁有除外公路的權益轉予餘下路勁基建集團，具體原因如下：

- 相關權益轉讓符合我們專注於我們的高速公路項目的策略；及
- 合作公司所控制除外公路的期限將於2017年12月屆滿。

餘下路勁基建集團並未計劃投資新公路或延長合作公司所控制除外公路於2017年12月屆滿後的期限。

路勁基建已向本公司承諾並議定按照2017年6月19日訂立的不競爭契據(「不競爭契據」)，避免餘下路勁基建集團與本公司的任何潛在利益衝突。根據不競爭契據，除特許業務(定義見下文)及本公司一名控股股東外，無論以股東、董事、僱員、合夥人、代理或其他身份，路勁基建不得並將促使其緊密聯繫人(本集團除外)不得獨立或彼此或共同或代表任何人士、商行或公司直接或間接或通過代理人經營或從事、參與任何與投資及開發、營運及管理高速公路項目(「分拆業務」)直接或間接競爭或可能構成競爭的業務，或於其中持有任何權益。

---

## 與控股股東的關係

---

就不競爭契據而言，以下業務（「特許業務」）不屬分拆業務範圍：(1)參與或從事餘下路勁基建集團就除外公路承諾的任何業務；(2)任何直接或間接不超過股份於全球任何公認證券交易所上市及從事任何分拆業務的公司之5%權益（個別擁有或與其各自緊密聯繫人共同擁有）的投資；或(3)任何直接或間接不超過股份於全球任何公認證券交易所上市及從事任何分拆業務的公司（或該等公司（為債券發行人）的全資附屬公司）之任何已發行債券或永續資本證券之10%的投資。

路勁基建根據不競爭契據作出的承諾將於下列日期（以最早者為準）生效後終止：

- 股份不再於聯交所上市當日；
- 本集團不再從事分拆業務當日；或
- 路勁基建通過其緊密聯繫人共同直接或間接持有少於30%已發行股份當日。

經考慮(1)本集團的高速公路業務與餘下路勁基建集團的物業開發業務具獨特業務營運模式；(2)我們於當中擁有權益的高速公路與上述除外公路之間的競爭不大，且除外公路合作公司無論如何將於2017年12月屆滿；及(3)高速公路管理團隊絕大部分從屬於本集團，我們的董事認為，餘下路勁基建集團與本集團於上市後出現任何重大競爭或利益衝突的可能性不大。

### 企業管治措施

董事確認，要保障股東的權益，於管理架構中引入良好的企業管治相當重要。尤其是，我們將採納以下有關管理本集團與餘下路勁基建集團之間潛在利益衝突的企業管治措施：

- 董事不得就任何涉及彼或其任何緊密聯繫人擁有重大權益的任何合約或安排或任何其他建議而提呈的董事會決議案作出投票（亦不得計入法定人數內）；
- 倘董事得悉其以任何形式（無論直接或間接）於合約中擁有利益，須於首次考慮是否訂立該合約或安排之董事會會議上申報其利益性質（倘其知悉當時存在利益），或在任何其他情況下，於其得悉本身擁有利益後之首個董事會會議上申報；
- 路勁基建已向本集團承諾並為本集團利益，只要不競爭契據有效，其將提供一切必要資料以供獨立非執行董事就其及其緊密聯繫人之遵守及強制執行不競爭

---

## 與 控 股 股 東 的 關 係

---

契據所載承諾進行年度審閱(倘獨立非執行董事有此要求)，並將於本公司每個財政年度年結日後30個營業日內，向本公司提交一份經路勁基建董事簽署，確認餘下路勁基建集團成員公司是否遵守不競爭契據所載承諾的書面申明，倘未遵守承諾，則提供任何不合規事宜之詳情；

- 本公司將通過本公司之年度報告或中期報告或以公告形式，向公眾據理披露有關我們獨立非執行董事審閱事宜之決策，內容有關遵守及強制執行路勁基建及其緊密聯繫人於不競爭契據項下之承諾；
- 本公司將於年度報告之企業管治報告中披露不競爭契據條款之遵守及強制執行方式；
- 本公司將於我們後續年度報告中披露路勁基建就遵守不競爭契據所作出的年度聲明；
- 我們向董事會作出的承諾包括執行董事及獨立非執行董事間之平衡組合。我們已委任四名獨立非執行董事，佔我們董事會成員三分之一以上。我們相信我們的獨立非執行董事擁有豐富的經驗，且彼等並無參與任何業務或有其他關連，於任何重大方面能夠妨礙彼等作出獨立判斷，亦能夠提供公正客觀的外部意見保障公眾股東的權益。有關獨立非執行董事的詳情，見「*董事及高級管理層 — 董事 — 獨立非執行董事*」；及
- 本集團與關連人士進行(或建議將進行)的任何交易(如有)將須遵守上市規則第14A章的規定，包括(如適用)公告、申報、年度審閱及獨立股東批准規定，並須符合聯交所就授予豁免嚴格遵守上市規則相關規定所施加的相關條件。



### 概 覽

本集團已與若干人士訂立多項交易，該等人士於上市後將成為本公司之關連人士(定義見上市規則第14A章)。路勁基建將於上市後成為本公司主要股東(定義見上市規則)，因此，路勁基建及其聯繫人將為本公司之關連人士。此外，誠如「高速公路合作公司之上市規則條例」所述，根據上市規則第14A章之規定，於上市完成後，我們的高速公路合作公司將視為本公司之一部分，而本集團之關連人士將包括高速公路合作公司的董事、於相關高速公路合作公司持有10%或以上股權之高速公路合作夥伴以及彼等各自的聯繫人。

### 往績記錄期內關連交易

於往績記錄期間，本集團與餘下路勁基建集團之間有下列關連交易，該等關連交易於上市後將不會繼續進行：

- 誠如「與控股股東的關係 — 獨立於控股股東 — (b)財務獨立性」及「財務資料 — 合約義務 — 或然負債」所述，本集團已向餘下路勁基建集團成員公司提供財務援助，並自該等成員公司獲得財務援助(馬巢擔保除外)；
- 本集團已就本集團所佔用的香港辦公樓向餘下路勁基建集團償付租金、公用設施及其他行政開支。自上市時起，我們將自該辦公樓業主直接租用香港辦公樓；及
- 本集團已償付餘下路勁基建集團分佔有關員工成本及餘下路勁基建集團於往績記錄期間就所僱傭路勁基建董事支付之酬金部分，而該等分佔部分將於重組及上市完成後終止。

此外，餘下路勁基建集團於往績記錄期間共享我們的深圳辦公樓，該成本乃按彼等於總辦公區域分佔的面積計算，並透過退還自一家同系附屬公司收取的辦公室租金開支、設施及其他辦公室行政開支或租金收入予以補償，有關租金開支分別約達0.33千萬港元、0.41千萬港元及0.33千萬港元。根據「持續關連交易 — 豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定之持續關連交易 — 5.與我們的控股股東之最低豁免水平交易 — 辦公樓特許協議」所述之許可協議，有關物業的使用許可自上市後正式生效。

於往績記錄期間，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司按交易基準逐項獲得保津高速公路合作夥伴或唐津高速公路合作夥伴或其聯繫人提供多項服務，大部分合約下所提供的服務均已完成。此外，於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司及長益高速公路合作公司向有關高速公路合作夥伴之聯繫人出租加油站及／或服務區及／或授予彼等各自高速公路的廣告權。

## 關 連 交 易

下表所示為往績記錄期間該等關連交易之概要。

關連人士	交易性質	交易金額 (千港元)		
		截至2014年12月31日 止年度	截至2015年12月31日 止年度	截至2016年12月31日 止年度
<i>與保津高速公路合作夥伴或唐津高速公路合作夥伴或其聯繫人訂立的交易<sup>(1)</sup></i>				
河北省交通規劃設計院 (「河北省交通規劃設計」)	檢查保津高速公路公路狀況	283	263	—
(由河北交通投資集團 公司(「河北交通投資」)	檢查唐津高速公路公路狀況	147	—	—
全資擁有，為分別持有 保津高速公路 合作公司60%權益及 唐津高速公路55%權益的 保津高速公路合作夥伴及 唐津高速公路合作夥伴的 控股公司)	向保津高速公路合作公司 提供設計服務	82	911	36
	向唐津高速公路合作公司 提供設計服務	75	176	—
	向唐津高速公路合作公司 提供技術諮詢服務	—	29	—
河北省交通建設監理 諮詢有限公司(由河北 交通投資全資擁有)	向保津高速公路合作公司 提供監督服務	—	861	—
河北銳馳交通工程諮詢 有限公司(「河北銳馳」)	向唐津高速公路合作公司 提供設計服務	—	343	—
(由河北交通規劃設計 全資擁有)	向保津高速公路合作公司 提供技術諮詢服務	—	—	759
河北瑞志交通技術諮詢有限公司 (於服務期內由河北交通投資 間接全資擁有)	向唐津高速公路合作公司 提供監督服務	189	—	—
保津高速公路合作夥伴	向保津高速公路合作公司 租賃辦公物業 <sup>(2)</sup>	1,639	1,631	1,553
<i>與馬巢高速公路合作夥伴聯繫人訂立的交易<sup>(1)</sup></i>				
安徽省交通集團驛安高速公路 綜合開發有限公司 (「安徽驛安」)	由馬巢高速公路合作公司 於清溪服務區租賃 服務區	757	—	—
(由持有馬巢高速公路 合作公司51%權益的 馬巢高速公路合作夥伴 全資擁有)				

## 關 連 交 易

關連人士	交易性質	交易金額 (千港元)		
		截至2014年12月31日止年度	截至2015年12月31日止年度	截至2016年12月31日止年度
安徽省驛達高速公路服務區經營管理有限公司 (由馬巢高速公路合作夥伴全資擁有)	由馬巢高速公路合作公司於清溪服務區租賃服務區 <sup>(2)</sup>	—	—	239
安徽省中安油料銷售有限責任公司 (「安徽中安油料」) (51%由馬巢高速公路合作夥伴擁有)	由馬巢高速公路合作公司於清溪服務區租賃加油站 <sup>(3)</sup>	—	1,882	—
安徽高速傳媒有限公司 (51%由馬巢高速公路合作夥伴直接擁有，及38%及11%分別由馬巢高速公路合作夥伴透過其直接持有31.3%及98.9%的附屬公司而間接擁有)	由馬巢高速公路合作公司授予馬巢高速公路的廣告權 <sup>(2)</sup>	—	188 <sup>(4)</sup>	179
安徽驛安之清風廣告分公司	由馬巢高速公路合作公司授予馬巢高速公路的廣告權 <sup>(1)</sup>	—	188 <sup>(4)</sup>	—
安徽省環宇公路建設開發有限責任公司(由馬巢高速公路合作夥伴全資擁有)	向馬巢高速公路合作公司提供公路維修服務	—	1,860	—
安徽省現代交通設施工程有限責任公司(由馬巢高速公路合作夥伴全資擁有)	向馬巢高速公路合作公司提供公路維修服務	—	2,057	87
馬巢收費結算中心運營商 (自2016年8月31日起由馬巢高速公路合作夥伴全資擁有)	向馬巢高速公路合作公司提供區域收費網絡結算服務	212	943	1,308
<b>與長益高速公路合作夥伴或其聯繫人訂立的交易</b>				
湖南省高廣投資有限公司 (由持有長益高速公路合作公司56.83%權益的長益高速公路合作夥伴間接全資擁有)	由長益高速公路合作公司授予長益高速公路的廣告權 <sup>(2)</sup>	756	753	717
長益高速公路合作夥伴 (作為湖南省高速公路區域收費網絡結算中心之運營商)	向長益高速公路合作公司提供區域收費網絡結算服務	5,948	7,567	5,618
湖南財務公司	長益高速公路合作公司存款之利息收入 <sup>(5)</sup>	189	180	149

## 關 連 交 易

附註：

- (1) 已提供有關服務，惟河北銳馳於2016年9月開始向保津高速公路合作公司提供技術諮詢服務的合約於2017年6月服務期滿後，應付費用總額約為663,000港元。
- (2) 誠如「一 豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定之持續關連交易」所述，上市後將持續租賃有關物業或授予廣告權。
- (3) 馬巢高速公路合作公司與安徽中安油料訂立一份日期為2017年1月26日的租賃協議以於2016年1月1日開始租賃馬巢高速公路合作公司的加油站，而就馬巢高速公路合作公司之期限於2044年5月22日屆滿後的其餘加油站而言，於租賃協議日期後一個月內整個租期一次性應付人民幣47,000,000元。租金乃由馬巢高速公路合作公司及安徽中安油料協商釐定。
- (4) 馬巢高速公路合作公司於截至2015年12月31日止年度向安徽高速傳媒有限公司及安徽驛安之清風廣告分公司授予馬巢高速公路的廣告權，期限分別為自2015年7月1日至2015年12月31日及自2015年1月1日至2015年6月30日。
- (5) 截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度期間，根據「一 須遵守申報及公告規定，惟豁免遵守獨立股東批准規定之持續關連交易 — 長益存款服務協議」之條款，長益高速公路合作公司與湖南財務公司作出存款之最高每日結餘分別約為人民幣1.143億元、人民幣1.106億元及人民幣8.83千萬元。

### 豁免遵守申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定之持續關連交易

下文載列將於上市後繼續進行，且豁免遵守香港上市規則第14A章之申報、年度審閱、公告及獨立股東批准規定之本公司持續關連交易概要。與任何高速公路合作夥伴及其聯繫人(均為本公司附屬公司層面之關連人士)之交易已為此進行匯總。

#### 1. 豁免財務援助—馬巢擔保

餘下路勁基建集團一家成員公司於2013年及2014年已為馬巢高速公路合作公司借入合計人民幣18億元之49%(相等於我們於馬巢高速公路合作夥伴的股權)的銀行貸款提供擔保。截至2016年12月31日，該等貸款中有約15.78億港元仍未償還，其中約7.73億港元乃由餘下路勁基建集團的上述成員公司作擔保而不收取本集團任何費用。該等銀行貸款的剩餘51%乃由馬巢高速公路合作夥伴提供擔保。有關該等擔保之更多詳情，見「與控股股東的關係 — 獨立於控股股東 — (b)財務獨立性」。

由於路勁基建為本公司的控股股東，其附屬公司為本公司之關連人士。上文所述我們的關連人士提供之財務資助為豁免遵守上市規則第14A.90條之關連交易。

#### 2. 與我們的馬巢高速公路合作夥伴聯繫人之最低豁免水平交易

##### a. 馬巢服務區租賃協議

馬巢高速公路合作公司於2016年與安徽省驛達高速公路服務區經營管理有限公司(「安徽驛達」)訂立一份租賃協議，據此馬巢高速公路合作公司同意將馬巢高速公路清溪服務區

---

## 關 連 交 易

---

之服務區出租予安徽驛達，租期自2016年1月1日至2018年12月31日為期三年，年租金為人民幣200,000元。截至2016年12月31日止年度之年租金已於訂立租賃協議日期後七個工作日內支付而截至2017年12月31日及2018年12月31日止年度之年租金應於訂立租賃協議日期後每年1月1日前支付。

租金乃由馬巢高速公路合作公司及安徽驛達協商釐定。有關任何未來服務區的租約之決定將於現行租賃協議屆滿前盡快作出。

安徽驛達由我們的馬巢高速公路合作夥伴(為馬巢高速公路合作公司的一名主要股東)全資擁有。因此，安徽驛達為本公司之關連人士。

### b. 馬巢廣告協議

馬巢高速公路合作公司於2016年與安徽高速傳媒有限公司(「安徽傳媒」)訂立一份廣告協議，據此馬巢高速公路合作公司同意向安徽傳媒授出馬巢高速公路沿線的廣告投放權利，期限自2016年1月1日至2018年12月31日為期三年，截至2016年12月31日止年度之年租金為人民幣150,000元已於訂立廣告協議日期後七個工作日內支付而截至2017年12月31日及2018年12月31日止年度之年租金人民幣170,000元應於訂立廣告協議日期後每年1月1日前支付。

費用乃經公平磋商後釐定。我們注意到，經計及馬巢高速公路及長益高速公路的車流量及長度，費用近乎與長益廣告協議(定義見下文)項下應付年費大致相若。有關任何日後授出廣告權之決定將於現有廣告協議屆滿前作出。

安徽傳媒由馬巢高速公路合作夥伴直接擁有51%，由我們的馬巢高速公路合作夥伴分別透過其直接擁有31.3%的聯屬公司及直接擁有98.9%的附屬公司間接擁有38%及11%。我們的馬巢高速公路合作夥伴為馬巢高速公路合作公司的一名主要股東。因此，安徽傳媒為本公司之關連人士。

### c. 馬巢路費結算協議

馬巢高速公路合作公司與馬巢收費結算中心運營商就自2017年1月1日起至2019年12月31日止期間向馬巢高速公路合作公司提供區域收費網絡結算服務於2017年1月1日訂立馬巢路費結算協議(「馬巢路費結算協議」)。

區域收費網絡之運營(包括分配安徽省收費公路網絡內之收費站所收取費用之基準)分別載於安徽省交通信息中心辦公室及安徽省交通運輸聯網運行管理中心分別於2010年9

---

## 關 連 交 易

---

月20日及2013年6月25日發佈之《關於做好全省高速公路通行費現金繳費統一開戶集中拆分工作的通知》(皖交信息(2010)8號)及《關於調整高速公路通行費清分結算相關工作的通知》(皖交聯管(2013)31號)。

根據馬巢路費結算協議，馬巢收費結算中心運營商就馬巢高速公路合作公司按所收取各人工收費之0.18%及各ETC收費之0.5至2%(視乎ETC收費金額而定)之費率收取管理費。管理費費率乃由馬巢收費結算中心運營商與高速公路運營商協定並經安徽省交通運輸廳安徽省物價局批准，及處於區域收費結算中心運營商向我們於當中擁有權益之其他高速公路提供區域路費網絡結算服務收取之管理費範圍內。

馬巢收費結算中心運營商由馬巢高速公路合作夥伴(馬巢高速公路合作公司之主要股東)全資擁有。因此，馬巢收費結算中心運營商為本公司之關連人士。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止三個年度，馬巢高速公路合作公司支付之管理費分別為212,000港元、943,000港元及1,308,000港元。

經計及馬巢高速公路合作公司於往績記錄期間支付之管理費金額、僅於2014年投入運營之馬巢高速公路處於其「初期」階段之事實、基於「附錄三一交通研究報告—馬巢高速公路—5.交通量和收益預測結果」所載基本情況預測之年度收費收入水平、2%最高管理費費率及允許約10%之緩衝後，董事估計，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，馬巢高速公路合作公司應付之最高管理費金額將分別不超過人民幣4,640,000元、人民幣5,200,000元及人民幣5,870,000元，此乃僅為確保本公司履行上市規則項下的義務。

上文所述之與本公司關連人士所訂立該三份協議項下之交易為豁免遵守上市規則第14A.76(1)條之關連交易。

### 3. 與我們的長益高速公路合作夥伴或其聯繫人之最低豁免水平交易

#### a. 長益廣告協議

長益高速公路合作公司已與湖南高廣投資有限公司(「湖南高廣」)於2011年8月26日訂立廣告協議(「長益廣告協議」)，據此長益高速公路合作公司同意向湖南高廣授出長益高速公路沿線的廣告投放權，期限自2011年8月26日至2019年8月25日為期八年。根據廣告協

---

## 關 連 交 易

---

議，湖南高廣在廣告協議期限內於各年(有關期間為自該年8月26日至第二年8月25日)9月7日前應付長益高速公路合作公司的年費為人民幣600,000元。

費用乃經長益高速公路合作公司與湖南高廣協商釐定。有關任何日後授出廣告權之決定將於現有廣告協議屆滿前作出。

湖南高廣由長益高速公路合作夥伴(為長益高速公路合作公司的主要股東)全資擁有。因此，湖南高廣為本公司之關連人士。

### b. 長益路費結算協議

長益高速公路合作公司與長益高速公路合作夥伴(獲湖南省高速公路管理局授權作為湖南省高速公路區域收費網絡結算中心之運營商)就自2017年1月1日起至2019年12月31日止期間向長益高速公路提供區域收費網絡結算服務於2017年3月20日訂立長益路費結算協議。

區域收費網絡之運營(包括分配湖南省收費公路網絡內之收費站所收取費用之基準)載於湖南省交通運輸廳於2014年12月18日發佈之《關於進一步加強高速公路聯網收費管理的通知》(湘交財會(2014)498號)。

根據長益路費結算協議，長益高速公路合作夥伴就長益高速公路合作公司按所收取各人工收費之0.5%及各ETC收費之1%之費率收取管理費。管理費費率由湖南省發展和改革委員會於2016年5月5日發佈之《關於降低高速公路聯網收費技術服務費部分收費標準的復函》(湘發改函(2016)134號)規定，且有關費率處於區域收費結算中心運營者向我們於當中擁有權益之其他高速公路提供區域路費網絡結算服務收取之管理費範圍內。

長益高速公路合作夥伴為長益高速公路合作公司之主要股東，因此，為本公司之關連人士。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止三個年度，長益高速公路合作公司支付之管理費分別約為5,948,000港元、7,567,000港元及5,618,000港元。

經計及長益高速公路合作公司於往績記錄期間支付之管理費金額、基於「附錄三 — 交通研究報告 — 長益高速公路 — 5.交通量和收益預測結果」所載基本情況預測之年度收費

---

## 關 連 交 易

---

收入水平、1%最高管理費費率及允許約10%之緩衝後，董事估計，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度，長益高速公路合作公司應付之最高管理費金額將分別不超過人民幣7,580,000元、人民幣8,150,000元及人民幣8,670,000元，此乃僅為確保本公司履行上市規則項下的義務。

上文所述之與我們的關連人士所訂立之該等兩份協議項下之交易為豁免遵守上市規則第14A.76(1)條之關連交易。

#### 4. 與我們的保津高速公路合作夥伴之最低豁免水平交易 — 辦公場地租賃協議

保津高速公路合作公司與我們的保津高速公路合作夥伴訂立一份日期為2017年2月28日的租賃協議，據此我們的保津高速公路合作夥伴已同意租賃位於河北省保定市的一棟10層高的7,351.7平方米辦公樓予保津高速公路合作公司，自2017年1月1日起至2019年12月31日止為期三年，於期限內各年12月15日前應付年租金人民幣1,500,000元。

租金乃由保津高速公路合作公司及我們的保津高速公路合作夥伴協商釐定。有關任何日後租賃辦公場地的決定將於現行租賃協議屆滿前作出。

我們的保津高速公路合作夥伴為保津高速公路合作公司的主要股東。因此，我們的保津高速公路合作夥伴為本公司之關連人士。

上文所述與我們的關連人士所訂立之租賃協議項下之交易為豁免遵守上市規則第14A.76(1)條之關連交易。

#### 5. 與我們的控股股東之最低豁免水平交易 — 辦公樓特許協議

於2017年6月14日，路勁基建及路勁企業管理顧問(深圳)有限公司(「深圳管理公司」，本公司之全資附屬公司)訂立特許協議(「辦公樓特許協議」)，據此，深圳管理公司已同意特許路勁基建使用現由深圳管理公司自獨立第三方業主租賃的1,986.79平方米辦公場地中的1,802.29平方米辦公場地。特許期限自2017年7月1日起至2018年2月9日止。路勁基建須繳付每月特許費及深圳管理公司向業主支付的所有管理費及開支(每月約人民幣275,174元)。特許期限應付特許費總額約為人民幣0.201千萬元。特許費按業主向深圳管理公司收取的同一平方米費率收費。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度，由餘下路勁基建集團通過辦公室租金開支、設施及其他辦公室行政開支之退款或租金收入之方式就使用該等物業支付予本集



---

## 關 連 交 易

---

團的總費用分別約為0.33千萬港元、0.41千萬港元及0.33千萬港元，該費用乃按餘下路勁基建集團當時所佔空間比例計算。

路勁基建為我們的控股股東，因此為本公司之關連人士。

辦公樓特許協議項下之交易為豁免遵守上市規則第14A.76(1)條之關連交易。

### 須遵守申報及公告規定，惟豁免遵守獨立股東批准規定之持續關連交易

下文載列須遵守申報及公告規定，惟豁免遵守上市規則第14A章獨立股東批准規定之本集團持續關連交易概要。

#### 長益存款服務協議

長益高速公路合作公司與湖南財務公司就湖南財務公司自2017年1月1日起至2019年12月31日止期間向長益高速公路合作公司提供存款服務於2017年4月5日訂立長益存款服務協議。

屬於長益高速公路合作夥伴之核心企業須根據湖南省人民政府於2011年8月25日發佈之《關於湖南高速集團財務有限公司有關問題的會議紀要》(湘府閱(2011)60號)及湖南省高速公路管理局於2011年12月4日發佈之《貫徹落實省政府關於湖南高速集團財務有限公司有關問題的會議紀要的通知》(湘高局財(2011)832號)將其資金存入湖南財務公司備置之賬戶。湖南財務公司為經中國人民銀行及中國銀行業監督管理委員會授權及規管之非銀行金融機構及須遵守若干資金充足性及流動資金比率規定。

根據長益存款服務協議，湖南財務公司須就長益高速公路合作公司之存款按不低於中國人民銀行於同期就相同期限存款設定之一般利率及不低於中國主要商業銀行於同期就相同期限存款提供之利率之利率支付利息。於往績記錄期間，所提供之利率為每年0.35% (即該期間之中國人民銀行利率)，相當於截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度之利息收入約為189,000港元、180,000港元及149,000港元。

長益高速公路合作公司於湖南財務公司開立兩個賬戶，長益高速公路合作公司須根據長益存款服務協議於款項按規定定期支付予區域收費網絡結算中心前就其中一個賬戶支

---

## 關 連 交 易

---

付人工收費之約50%，另一個賬戶用於收取區域收費網絡網絡結算中心之付款。截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度，兩個賬戶各自之每日最高未處理進賬結餘總額分別約為人民幣1.143億元、人民幣1.106億元及人民幣0.883億元。

根據於往績記錄期間各兩個賬戶各自之每日最高未處理進賬結餘總額、有關金額佔年度收費收入之比例及基於「附錄三一交通研究報告—長益高速公路—5.交通量和收益預測結果」所載基本情況預測之年度收費收入水平，董事估計，截至2017年、2018年及2019年12月31日止年度各年，長益高速公路合作公司將存放於湖南財務公至司之存款之每日最高未處理結餘金額將不超過人民幣1.70億元，此乃僅為確保本公司遵守上市規則項下的義務。

湖南財務公司由長益高速公路合作夥伴(長益高速公路合作公司之主要股東)擁有60%權益，因此，湖南財務公司為本公司之關連人士。就上市規則而言，湖南財務公司(一家非銀行金融機構)向長益高速公路合作公司提供之存款服務被視為長益高速公路合作公司向湖南財務公司提供財務援助。

### 我們董事之確認

我們的董事(包括獨立非執行董事)認為，以上所述非豁免持續關連交易(i)於我們的日常及一般業務過程中按正常商業條款進行，且屬公平合理及符合本集團和我們股東的整體利益；及(ii)有關交易之建議年度上限屬公平合理及符合本集團和我們股東的整體利益。

### 聯席保薦人之確認

根據本公司所提供的文件、資料及過往數據以及聯席保薦人經盡職調查後與本公司及其顧問的討論結果，聯席保薦人認為，以上所述非豁免持續關連交易(i)於本集團日常及一般業務過程中按正常商業條款進行，且屬公平合理及符合本集團和我們股東的整體利益；及(ii)有關交易之建議年度上限屬公平合理及符合本集團和我們股東的整體利益。

### 豁免嚴格遵守香港上市規則

我們已向香港聯交所申請就以上所述非豁免持續關連交易豁免嚴格遵守香港上市規則第14A章項下之公告規定，惟持續關連交易於各個財政年度的總值均不可超過相關年度上限金額。我們將遵守香港上市規則第14A.105條項下的適用規定。

## 董事及高級管理層

### 概覽

我們的董事會現由七名董事組成，包括三名執行董事及四名獨立非執行董事。董事會的職能及職責包括(但不限於)召開股東大會、於股東大會上匯報董事會工作、執行於股東大會上通過的決議案、設定本集團策略方向、釐定我們的業務及投資計劃、制定我們的年度預算及決算，以及行使本公司章程細則所賦予的其他權力、職能及職責。下表載列我們董事之若干資料。

### 董事及高級管理層

下表載列我們董事之主要資料：

姓名	年齡	加入 本集團日期	董事 當前任期之 委任日期	當前任期之職位	職責
單偉豹 ...	70歲	1994年10月18日	2016年12月1日	董事長	制定本集團的策略性宗旨、方向及目標
俞金發 ...	61歲	1998年6月29日	2016年12月1日	行政總裁	監督及管理本集團的日常營運及投資
李德輝 ...	51歲	2007年4月10日	2016年12月1日	首席財務官	監督及管理本集團的日常營運及公司整體財務、會計及內部控制事宜
黃偉豪 ...	68歲	2014年5月23日	2017年6月19日	獨立 非執行董事	向董事會提供獨立意見
周梁淑怡..	72歲	2017年6月19日	2017年6月19日	獨立 非執行董事	向董事會提供獨立意見
吳頌煒 ...	57歲	2017年6月19日	2017年6月19日	獨立 非執行董事	向董事會提供獨立意見
隋淑靜 ...	47歲	2017年6月19日	2017年6月19日	獨立 非執行董事	向董事會提供獨立意見

## 董事及高級管理層

下表載列我們高級管理層之主要資料：

姓名	年齡	加入 本集團日期	高級管理層 當前任期的 委任日期	當前任期之職位	職責
李建軍 ...	50歲	1999年11月1日	2010年9月1日	總經理	高速公路項目的日常管理；監督及協調高速公路項目和項目經理，以及向行政總裁匯報工作
王建國 ...	57歲	1997年10月30日	2011年5月1日	副總經理	高速公路項目的日常管理及我們於當中擁有權益的高速公路營運，以及向行政總裁匯報工作
李建忠 ...	61歲	2000年9月14日	2010年9月1日	副總經理	高速公路項目的日常管理及我們於當中擁有權益的高速公路營運，以及向行政總裁匯報工作

單偉豹先生擔任董事會董事長，負責制定本集團的策略性宗旨、方向及目標。俞金發先生（執行董事兼我們的行政總裁）負責監督及管理本集團的日常營運及投資。李德輝先生（執行董事兼我們的首席財務官）負責監督及管理本集團的日常營運及公司整體財務、會計及內部控制事宜。我們的獨立非執行董事通過董事會履行其職責，但不參與我們業務營運之日常管理。我們高級管理層成員負責我們業務營運之日常管理。

### 董事

#### 執行董事

單偉豹先生，70歲，為本集團創辦人，自其成立起擔任本公司主席兼執行董事。彼主要負責制定本集團的策略性宗旨、方向及目標。彼自路勁基建成立以來至於2017年5月調任聯席主席，一直擔任路勁基建主席及路勁基建執行董事。彼現亦擔任惠記（路勁基建的控股股東）之主席。彼於香港及中國的土木工程、建材、基建及房地產開發方面擁有豐富經驗。

## 董事及高級管理層

單先生於1971年10月畢業於香港中文大學，取得物理學學士學位。於2000年9月，單先生取得亞洲(澳門)國際公開大學工商管理碩士學位。彼自1987年6月成為英國礦石學會會員及自2000年8月成為香港工程師學會會員。彼於2000年6月成為香港公路學會資深會員。

單先生亦於多個政府委員會、商會及貿易協會身兼數職。自1996年至2005年期間，單先生分別獲深圳市政府委任為中國人民政治協商會議深圳市委員會委員。自2007年11月及2008年4月，彼分別擔任全國工商聯房地產商會副會長及香港常州商會副會長。自2009年9月起，單先生擔任常州市武進區海外聯誼會第四屆顧問及第四屆及第五屆中國海外交流協會理事。於2016年5月7日，單先生擔任香港河北聯誼會榮譽會長。於2016年12月27日，單先生擔任廣州花都區旅遊協會榮譽會長。此外，彼目前擔任上海市工商聯房地產商會副會長。

另外，單先生榮膺為比利時Crown Officer、佛山市榮譽市民、深圳市榮譽市民及常州市武進區榮譽市民。

俞金發先生，61歲，於1998年加入本集團，現擔任執行董事兼行政總裁。彼目前負責監督及管理本集團的日常營運及投資。

俞先生擁有逾37年土木工程及項目管理經驗。

任期	公司名稱	主營業務	職位	職責
1980年至1990年	偉信顧問集團有限公司	提供工程諮詢服務	高級工程師(最後所任職務)	負責多項設計項目及現場施工
1994年至1996年	偉信顧問集團有限公司	提供工程諮詢服務	首席工程師	負責私人客戶部份
1996年至1998年 6月26日	偉信顧問集團有限公司	提供工程諮詢服務	合夥人	負責中國部份

俞先生於1979年8月畢業於倫敦大學瑪麗皇后學院，取得工程系理學學士學位。於1980年8月，彼取得倫敦大學皇家理工學院土木工程碩士學位。彼為英國特許工程師。彼自1985年11月起成為倫敦結構工程師學會會員，現為該學會資深會員。彼亦自1988年9月及

## 董 事 及 高 級 管 理 層

12月分別成為英國公路及運輸學會會員及英國土木工程師學會會員。彼亦自1998年5月成為香港註冊專業工程師。彼自1986年4月至1998年9月為香港工程師學會會員，並自1998年9月起成為香港工程師學會資深會員。自1999年起，彼成為香港公路學會會員。

李德輝先生，51歲，於2007年加入本集團，現擔任我們的首席財務官。彼負責監督及管理本集團的日常營運及公司整體財務、會計及內部控制事宜。

李先生擁有逾25年會計、審計及商務諮詢服務經驗。下表載列李先生於加入本集團之前的工作經驗概要：

任期	公司名稱	主營業務	職位	職責
1990年7月至 1997年11月	Coopers & Lybrand	提供會計服務	經理 — 審計部	提供審計服務
1997年11月至 1999年11月	羅兵咸永道	提供會計服務	高級經理 — 審計及商務諮詢部(最後所任職務)	提供審計及商務諮詢服務
2000年7月至 2001年11月	安達信	提供會計服務	經理 — 審計及商務諮詢部	提供審計及商務諮詢服務
2001年12月至 2003年3月	安永	提供會計服務	高級經理 — 審計及商務諮詢部	提供審計及商務諮詢服務
2003年3月至 2004年10月	中國電子集團控股有限公司(前稱為運盛(中國)投資集團有限公司(於聯交所上市，股份代號：85))	經營交通在線業務，以及為有線電視與電訊服務經營商提供全面集成寬頻及有線電視相關平台及設備	首席財務官	監督該公司財務及會計部門
2005年1月至 2007年4月	China Properties Group Limited (於聯交所上市，股份代號：1838)	物業發展及投資	總經理助理 — 企業融資部	初步監督集團財務部，其後監督企業融資部門

---

## 董事及高級管理層

---

李先生於1990年12月畢業於香港大學，取得社會科學學士學位。於2010年8月，彼取得密歇根大學迪爾伯恩商學院理學碩士(財務)學位。彼為英國特許公認會計師公會會員並自1993年成為其資深會員。彼亦為香港會計師公會會員並自1994年成為其資深會員。

### 獨立非執行董事

黃偉豪先生，68歲，於2017年6月19日獲委任為獨立非執行董事。黃先生自2014年5月起擔任路勁基建之獨立非執行董事並於上市日期辭職。彼自2000年2月至2006年5月擔任華人策略控股有限公司(於黃先生擔任董事期間內前稱為寶訊科技控股有限公司，一家於聯交所上市之公司，股份代號：8089)之執行董事。

黃先生於貿易推廣方面擁有豐富經驗。早在1979年，彼以香港貿易發展局(「香港貿發局」)職員身份於美國開展推動香港貿易活動。彼於1982年至1985年期間任香港貿發局主管。彼曾於1982年10月至11月任香港貿發局訪問北京、上海及廣州代表團之使團秘書，並於1985年5月擔任香港貿發局香港經貿代表團駐上海之代表團成員。彼曾任香港貿發局駐多個國家及城市辦事處之代表，即於1980年任巴拿馬代表，於1986年任北京代表及自1990年4月至1993年4月任加拿大代表。彼於2012年至2016年為加拿大商會駐港執行委員會成員及於2013年為世界貿易中心協會(香港)之顧問。彼亦具有金融業工作經歷。

黃先生於1971年10月畢業於香港中文大學，取得工商管理學學士學位(主修會計學)。於2004年6月，彼取得中國人民大學法學碩士學位。

周梁淑怡女士，72歲，於2017年6月19日獲委任為獨立非執行董事。彼自2012年11月至2014年10月擔任俊文寶石國際有限公司(一家於聯交所上市之公司，股份代號：8351)的主席兼獨立非執行董事。周太於1965年畢業於香港大學，取得文學學士學位。

周太一向積極參與香港公共服務。彼自1981年至1995獲委任為立法會成員。自1995年至1997年，彼擔任立法會功能組別議員，代表批發及零售界。於1997年至1998年，彼獲選為臨時立法會委員。於1998年，彼再次擔任立法會功能組別議員直至2004年為止。於2004年，彼獲選為新界西地方選區代表，任期至2008年為止。周太亦先後於1991年至1992年及2003年至2008年期間擔任兩屆行政會議成員。

---

## 董事及高級管理層

---

周太乃多個公共實體的董事會及委員會成員。彼積極參與推廣香港旅遊業。於2000年，彼出任香港旅遊協會主席。香港旅遊協會隨後於2001年被香港旅遊發展局取代，彼繼續擔任主席，直至2007年。自2000年至2007年，彼為香港貿易發展局成員。彼亦自2005年至2009年擔任策略發展委員會委員成員及自2004年至2010年擔任大珠三角商務委員會成員。

周太於1985年榮獲大英帝國勳章及2002年獲頒金紫荊星章。彼亦為和平大法官。彼為負責選舉現任及下任香港行政長官的選舉委員會成員。

周太現為中國人民政治協商會議委員、優質旅遊服務協會榮譽顧問、防止虐待兒童會榮譽顧問、兒童心臟基金會榮譽資助人及樂智協會贊助人。

**吳頌煒博士**，57歲，於2017年6月19日獲委任為獨立非執行董事。

吳博士於會計領域擁有豐富經驗。彼乃安達信公司大中華區商業諮詢實務的管理合夥人。自2007年至2010年，彼為安永的合夥人之一，且為遠東地區(包括亞洲18個司法權區)的財務董事總經理。彼現時為香港會計師公會薪酬委員會副主席、英國特許公認會計師公會香港分會事業發展委員會成員及香港總商會中國委員會委員。

吳博士於1981年11月畢業於香港大學並獲得社會科學學士學位，其後於2012年7月獲香港城市大學工商管理博士學位。彼自1989年起為英國特許公認會計師公會資深會員及自2002年起成為香港會計師公會資深會員。彼於2007年成為英格蘭及威爾斯特許會計師公會會員，自2010年起成為澳洲會計師公會會員。彼自2009年以來一直為香港董事學會的資深會員。

吳博士現時為匯瑞控股有限公司的董事總經理，而匯瑞控股有限公司乃一家為客戶於香港及中國的直接投資提供諮詢及協調服務之私人公司。

**隋淑靜博士**，47歲，於2017年6月19日獲委任為獨立非執行董事。彼現亦擔任長園集團有限公司(上海證券交易所上市公司，股份代號：600525\_SH)之非執行董事。

隋博士於中國法律領域經驗豐富。彼自2011年6月起一直為德恆(深圳)律師事務所的合夥人。在此之前，彼自2000年12月至2005年11月為廣東廣和律師事務所之合夥人，及



---

## 董事及高級管理層

---

自2005年11月至2011年5月為廣東星辰律師事務所合夥人。於2014年3月，彼獲委任為華南國際經濟貿易仲裁委員會調解中心(深圳國際仲裁院調解中心)自2014年3月15日至2017年3月14日三個年度期間的調解員。於2015年10月，彼獲委任為華南國際經濟貿易仲裁委員會(深圳國際仲裁院)自2015年12月1日至2018年11月30日三個年度期間的仲裁員。於2013年4月，彼獲廣東省人力資源和社會保障廳評為一級律師。

隋博士於1992年7月畢業於大連理工大學，取得工程學學士學位。其後，彼於1998年7月取得中國人民大學法學碩士學位，及於2009年6月取得武漢大學法律博士學位。於2013年11月，隋博士取得香港中文大學的高級行政人員工商管理碩士學位。隋博士曾擔任廣東省律師協會公司法專業委員會副主任。自2015年5月至2017年4月，彼亦擔任深圳市律師協會國際與港澳工作委員會副主任。彼亦自2016年9月起為中國法學會法律文書學研究會理事。

除上文所披露者外，我們的董事概無於任何直接或間接與我們競爭或可能競爭的業務中擁有任何權益。

除上文所披露者外，於緊接本招股章程日期前三年，我們的董事概無於股份在香港或海外證券市場上市的任何其他公眾公司擔任任何其他董事職務。有關董事的其他資料(包括董事服務合約及薪酬詳情以及董事於股份(定義見證券及期貨條例第XV部)之權益詳情)，見「附錄六一法定及一般資料」。除本節所述者外，概無有關我們董事的其他事宜須根據上市規則第13.51(2)(h)至(v)條予以披露，亦無有關我們董事的其他重大事項須提請我們的股東垂注。

### 高級管理層

李建軍先生，50歲，於1999年11月加入本集團，現擔任收費公路部門總經理。彼負責高速公路項目的日常管理、監督及協調高速公路項目和項目經理，以及向行政總裁匯報工作。

李先生擁有財務、會計管理及中國收費公路營運的豐富經驗。於加入本集團前，李先生自1989年開始在中國路橋(集團)總公司擔任賬務員、助理會計師，隨後在其財務會計部擔任會計師，其後自1994年至1997年，彼於阿拉伯聯合酋長國分公司擔任總會計師。離開中國路橋(集團)總公司後，李先生於1999年11月加入本集團，擔任項目經理助理，其

---

## 董事及高級管理層

---

後於2002年10月、2008年1月及2009年12月先後擢升為收費公路部門項目經理、高級項目經理及副總經理，最後於2010年9月出任總經理。

李先生於1989年7月畢業於長沙交通學院(現稱長沙理工大學)，取得工學學士(工程財務會計)學位。此後，彼於1993年11月於中國取得註冊會計師資格。於1999年9月，李先生取得懷卡托大學國際工商管理碩士學位。

王建国先生，57歲，於1997年10月加入本集團，現擔任項目管理部門副總經理。彼負責高速公路項目的日常管理及我們於當中擁有權益的高速公路營運，以及向行政總裁匯報工作。

王先生於財務、會計管理以及中國的收費公路方面擁有豐富經驗。

於1997年10月，王先生加入本集團，擔任項目聯絡專員，其後晉升為多個收費公路項目的會計經理、項目副經理、項目經理及高級項目經理。於2011年5月，王先生擔任項目管理部門副總經理。

王先生於1992年1月通過遠程學習課程於中國人民大學完成財務會計高等教育課程。

李建忠先生，61歲，於2000年9月加入本集團，現擔任項目管理部門副總經理。彼負責高速公路項目的日常管理及我們於當中擁有權益的高速公路營運，以及向行政總裁匯報工作。

李先生於中國的收費公路方面擁有豐富經驗。於2000年9月，李先生加入本集團，擔任收費經理，其後晉升為多個項目的項目副經理、項目經理及高級項目經理。於2010年9月，李先生擔任項目管理部門副總經理。

李先生於1996年12月通過遠程學習課程於河南省委黨校通過高等教育學習完成經濟學高等教育課程。於1998年8月，彼獲河南省人事廳授予交通專業助理工程師專業技術資格。

除上文所披露者外，於緊接本招股章程日期前三年，我們的高級管理層成員概無於股份在香港或海外證券市場上市的任何公眾公司擔任任何董事職務。

除上文所披露者外，我們的董事及高級管理層成員與其他董事及高級管理層成員概無關連。

---

## 董事及高級管理層

---

### 公司秘書

方兆良先生，54歲，於2016年12月1日獲委任為我們的公司秘書。方先生亦自2000年起擔任路勁基建之執行董事兼公司秘書。彼於核數、會計及商務諮詢方面經驗豐富。方先生於1985年5月畢業於南澳大學(前稱南澳理工學院)，取得會計學文學士學位。彼於1992年3月成為澳洲執業會計師，並自1999年7月成為香港會計師公會資深會員。

### 企業管治

我們旨在達至企業管治之高標準以保護我們股東的整體利益。為此，我們將遵守上市規則附錄十四所載之企業管治守則。

我們董事會將負責確保本集團內實施良好的企業管治政策及常規，包括制定及檢討企業管治政策及常規、培訓及持續專業發展、法律及監管規定以及匯報遵守上市規則中企業管治守則之情況。

### 董事委員會

我們已成立下列董事會轄下之委員會：審核委員會、薪酬委員會、提名委員會及投資委員會。該等委員會按照董事會制定的職權範圍運作。

### 審核委員會

我們已根據上市規則第3.21條及上市規則附錄十四所載之企業管治守則成立審核委員會並制定其書面職權範圍。審核委員會由三名成員組成，即吳頌煒博士、黃偉豪先生及隋淑靜博士。吳頌煒博士已獲委任為審核委員會主席，彼為擁有合適專業資格的獨立非執行董事。審核委員會之主要職責包括審閱及監管財務申報程序、風險管理及內部控制系統，以及提名和監察外部核數師。

### 薪酬委員會

我們已根據上市規則第3.25條及上市規則附錄十四所載之企業管治守則成立薪酬委員會並制定其書面職權範圍。薪酬委員會由三名成員組成，即周梁淑怡女士、單偉豹先生及黃偉豪先生。我們的獨立非執行董事周梁淑怡女士已獲委任為薪酬委員會主席。薪酬委員會之主要職責為就本集團董事及高級管理層的薪酬政策進行評核及向董事會提供建議。

---

## 董事及高級管理層

---

### 提名委員會

我們已根據上市規則附錄十四所載之企業管治守則成立提名委員會並制定其書面職權範圍。提名委員會由三名成員組成，即隋淑靜博士、單偉豹先生及吳頌煒博士。我們的獨立非執行董事隋淑靜博士已獲委任為提名委員會主席。提名委員會的主要職責為物色、挑選及向董事會推薦合適人選出任本公司董事，監管評估董事會表現的程序。

### 投資委員會

我們已成立投資委員會並制定其書面職權範圍。投資委員會由五名成員組成，即俞金發先生(我們的行政總裁)、單偉彪先生、李德輝先生(我們的首席財務官)、黃偉豪先生及周梁淑怡女士(我們的獨立非執行董事)。單偉彪先生獲董事會委任為投資委員會成員，自路勁基建註冊成立起一直擔任其執行董事，並自2017年5月起調任為聯席主席，彼熟諳收費公路行業及業務運營。投資委員會會議須由我們的行政總裁俞金發先生召開。投資委員會的主要職責為制定本集團投資策略並就此提供推薦意見，審閱及根據需要對該投資策略提供調整意見，審閱建議收購及出售機會及相應的財務解決方案，並就此向董事會提供推薦意見，研究本公司整體策略計劃，並監督董事會批准的投資策略的執行情況。

### 董事及高級管理層薪酬

董事及高級管理層收取的薪酬形式包括薪金及津貼、僱主的退休金計劃供款、年度花紅及獨立董事袍金、酌情花紅、住房津貼及其他實物福利。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度，本集團向董事支付的薪酬總額分別約為0.93千萬港元、0.84千萬港元及0.74千萬港元。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度，本集團向五名最高薪人士(包括我們的董事)支付的薪酬總額分別約為1.35千萬港元、1.31千萬港元及1.17千萬港元。

根據現行安排，我們估計截至2017年12月31日止年度應付董事的薪酬總額將約為0.83千萬港元。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度，本集團概無向任何董事或五名最高

---

## 董事及高級管理層

---

薪人士支付袍金作為加入我們的獎勵費或離職補償。除上文所披露者外，概無董事於有關期間放棄薪酬。

我們的董事會將審閱及釐定董事及高級管理層的薪酬及報酬待遇，並將於上市後聽取薪酬委員會之推薦建議，所計及因素包括：所訂企業方針及目標、相關僱員之職務及責任及現行市況，目的是確保彼等就為本集團投入的時間及精力充分但未過度獲得報酬。

截至最後實際可行日期，概無董事及高級管理人員於股份中持有證券及期貨條例第XV部所界定的任何權益。董事作出一切合理查詢後，就其所知、所悉及所信，截至最後實際可行日期，除本招股章程所披露者外，概無有關委任董事的其他事宜須提請股東垂注，亦無有關董事的其他資料須根據香港上市規則第13.51(2)(b)至(v)條予以披露。

### 僱員

截至2016年12月31日，我們共有59名僱員(不包括高速公路合作公司之僱員)。僱員的薪酬待遇主要包括薪金、獎勵、公積金、保險、醫療保險、培訓計劃及認股權。根據中國相關條例規定，我們為僱員參加多項退休金計劃，包括基本退休金計劃及企業年金計劃。有關我們參與的各種社會保障計劃的詳情，見「業務 — 社會保障計劃」。於2014年、2015年及2016年，我們的員工成本(不包括董事酬金)分別約為4.48千萬港元、4.54千萬港元及3.69千萬港元。

我們與僱員未曾出現任何重大問題或因勞資糾紛導致營運中斷，於招聘及留用經驗豐富員工時亦無遇到任何困難。

### 合規顧問

我們已同意於上市後遵照香港上市規則第3A.19條委任第一上海證券有限公司為合規顧問。根據上市規則第3A.23條及第3A.24條，合規顧問將履行以下義務：

- (a) 確保本公司在遵守上市規則及所有其他適用法律、規則、守則及指引方面得到恰當的指示及建議；
- (b) 陪同本公司出席與聯交所進行之任何會議，除非聯交所另有要求；
- (c) 審閱本公司的上市文件及豁免，並提出建議；

---

## 董事及高級管理層

---

- (d) 倘聯交所要求，就上市規則第3A.23條所列的任何或全部事項與聯交所商談；
- (e) 有關本公司申請豁免遵守上市規則第14A章任何規定，就本公司之責任，特別是委聘獨立財務顧問之規定，向本公司提供意見；及
- (f) 評估所有新任董事會成員對彼等作為董事之職責及誠信責任之了解，並就董事向董事會提供意見。

委任年期應由上市日期起至本公司派發上市日期後首個完整財政年度財務業績之年報之日止，且有關委任可於雙方協定情況下延期。

## 主要股東

### 我們的主要股東

緊隨全球發售完成後(假設超額配股權未獲行使)，我們的主要股東(就上市規則而言)載列如下：

### 於本公司的權益

名稱	緊隨全球發售 完成後所持 股份數目 <sup>(1)(2)</sup>	緊隨全球發售 完成後佔本公司的 概約股權百分比 <sup>(1)</sup>
路勁基建 <sup>(3)</sup> .....	1,131,500,000	73%
新選 <sup>(3)</sup> .....	1,131,500,000	73%

附註：

- (1) 有關數額乃根據緊隨全球發售完成後發行股份總數(及假設超額配股權未獲行使)計算。
- (2) 上述全部權益均為好倉。
- (3) 新選直接持有的1,131,500,000股股份將由路勁基建直接全資擁有。

---

## 股 本

---

### 法定及已發行股本

截至本招股章程日期及緊隨全球發售完成後，我們的法定及已發行股本詳情如下：

	港元
法定股本：	
2,000,000,000股股份 .....	200,000,000
截至本招股章程日期的已發行股本：	
500,000,000股股份 .....	50,000,000
全球發售及資本化發行完成後已發行 及將予發行股份總數：	
1,550,000,000股股份 .....	155,000,000

上表假設全球發售及資本化發行成為無條件並根據彼等各自相關條款及條件完成，惟不計及(a)根據董事獲授予發行及配發股份的一般授權而可能發行的任何股份；或(b)我們根據董事獲授予購回股份的一般授權而可能購回的任何股份。

除全球發售外，我們並未計劃與全球發售同時或在未來6個月內公開或私下發行或配售證券。

我們已就發行股份及其他證券作出若干承諾。更多詳情見「包銷 — 包銷安排及開支 — 根據上市規則向聯交所作出的承諾」及「包銷 — 包銷安排及開支 — 根據香港包銷協議作出的承諾 — 本公司作出的承諾」。

### 地位

發售股份為本公司股本中的普通股，並與目前已發行的所有股份享有同等地位，尤其可全面享有本招股章程日期後的記錄日期就股份宣派、作出或支付的所有股息或其他分派。

### 須召開股東大會及類別股東大會的情況

根據百慕達公司法及章程細則的條款，本公司可不時以股東普通決議案的方式(i)增加其股本；(ii)合併及分拆其股本至較大數額的股份；(iii)把其股份分為數個類別；(iv)將其股份拆細為面值較低的股份；(v)更改其股本的貨幣面值；(vi)發行並無投票權的股份；及(vii)註銷未獲認購的任何股份。此外，本公司可按百慕達公司法的條文經股東通過特別決議案而削減股本或股份溢價賬。



---

## 股 本

---

再者，根據章程細則，附於股份或任何股份類別的所有或任何特別權利可經不少於該類別已發行股份面值四分之三的持有人書面同意或經該類別股份持有人於單獨召開的股東大會通過特別決議案而更改、修訂或撤銷。

有關召開股東大會及類別股東大會情況的詳情，見「附錄四—本公司組織章程及百慕達公司法概要」。

### 認股權計劃

我們已有條件採納認股權計劃，其主要條款概要載於「附錄六—法定及一般資料—D.認股權計劃」一段。

### 發行股份的一般授權

董事已獲授予一般無條件授權，以配發、發行及處置合共不超過緊隨全球發售完成後我們股份開始在聯交所買賣當日已發行股份總數**20%**之股份，及作出或授出將會或可能須行使該等權力的要約、協議及認股權（包括但不限於可兌換為股份的認股權證、債券及債權證）。

除上述一般授權以外，董事亦有權根據章程細則配發、發行或處理任何供股、以股代息計劃或類似安排下的股份。

發行股份及作出或授出將會或可能須行使該等權力的要約、協議及認股權的一般授權將於以下最早時限屆滿：

- (a) 於通過授出發行股份之一般授權決議案後，下屆股東週年大會結束時；
- (b) 本公司之章程細則或百慕達任何適用法律規定我們須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿時；或
- (c) 我們的股東在股東大會上通過普通決議案撤回、修改或重續該授權時。

有關此項一般授權的更多詳情，見「附錄六—法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的其他資料—4.唯一股東通過之書面決議案」。

### 購回股份的一般授權

我們的董事已獲授予一般無條件授權，行使我們所有權力以購回合共不超過緊隨全球發售完成後及受上市規則第10.08條「禁售」規定所規限，我們股份開始在聯交所買賣當日已發行股份數目的10%。

此項一般授權僅限於根據所有適用法律及上市規則規定，在聯交所或股份上市的任何其他證券交易所（就此獲證監會及聯交所認可）進行購回。有關相關上市規則概要，見「附錄六—法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的其他資料—6.本公司購回股份」。

購回股份的一般授權將於以下最早時限屆滿：

- (a) 於通過授出購回股份之一般授權決議案後，下屆股東週年大會結束時；
- (b) 本公司之章程細則或百慕達任何適用法律規定我們須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿時；或
- (c) 我們的股東在股東大會上通過普通決議案撤回、修改或重續該授權時。

有關此項一般授權的更多詳情，見「附錄六—法定及一般資料—A.有關本公司及本集團的其他資料—4.唯一股東通過之書面決議案」。

## 財務資料

在閱讀以下論述和分析的時候，閣下應當同時參閱載於本招股章程附錄一的歷史財務資料之會計師報告(連同其附註)。除另有說明外，我們的財務資料按照香港財務報告準則編製，而香港財務報告準則其在若干重大方面可能有別於其他司法權區(包括美國)的公認會計原則。本集團對我們於當中擁有權益的高速公路之發展、經營及管理乃通過合作公司進行。本集團並不根據相關香港財務報告準則合併合作公司的路費收入及開支，但合作公司的業績及資產淨值乃使用權益會計法併入本公司之合併財務報表。

我們亦已基於有關期間相關高速公路合作合約所規定之利潤／現金分成比率編製及於本招股章程附錄一納入本集團按比例分佔高速公路合作公司之業績以及高速公路合作公司之經選定財務資料，原因是我們相信此等資料為投資者提供有關我們通過高速公路合作公司經營及／或我們擁有權益之業務的整體業績更為完整之呈報。此等為向主要營運決策者呈報以便進行資源分配及表現評估之部分計量。本資料乃選定自歷史財務資料之會計師報告附註6及附註16。此外，有關各高速公路合作公司的逐年管理討論及分析乃予納入作為補充資料。

根據重組，本集團之附屬公司路勁中國於2016年9月28日出售其公路業務。因此，公路業務乃呈報為已終止經營業務，而通過合作公司經營的高速公路業務乃呈報為持續經營業務。

以下討論載有若干前瞻性陳述，涉及風險及不明朗因素。我們於未來期間報告的實際業績可能與下文所討論者大不相同。可能會導致或促使該等差異出現的因素包括本招股章程「前瞻性陳述」、「風險因素」及「業務」以及其他章節所討論者。

於2016年，路勁基建變更了有關其收費公路業務的若干財務資料呈報。因此，2016年以前路勁基建關於其收費公路業務的財務資料呈報未必與本招股章程所載有關高速公路合作公司的財務資料具有直接可比性。因此，投資者於作出涉及我們股份的投資決策時，應依賴本招股章程所載資料。有關更多詳情，見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 路勁基建的財務報告包括有關高速公路合作公司的若干財務資料，其未必能直接與本招股章程有關高速公路合作公司的財務資料進行比較」。

本節所載若干財務資料為非香港財務報告準則。該等數字未必能直接與按照香港財務報告準則所編製之數目進行比較，且不應作為香港財務報告準則數據分析之替代而單獨考慮或詮譯。投資者不得過分倚賴非香港財務報告準則財務衡量。有關更多詳情，見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 本招股章程所載之若干財務資料為非香港財務報告準則計量，其未必能直接與按照香港財務報告準則所編製者進行比較」。

### 概覽

我們是中國高速公路投資者及運營商，在收費公路行業擁有逾20年營運經驗。我們的主營業務為於中國投資、開發、經營及管理高速公路項目。我們的高速公路項目投資乃由我們的全資附屬公司與彼等各自的高速公路合作夥伴通過組建高速公路合作公司的方式持有。

我們透過於高速公路合作公司董事會的委任及向該等公司借調員工的方式重點關注維持我們業務運營中的運營及成本效益。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，按我們按比例分佔高速公路合作公司的份額(基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率計算)計算，本集團的合計按比例EBITDA利潤率分別為83.0%、82.1%及83.8%，而本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA分別約為7.680億港元、8.742億港元及10.144億港元<sup>1</sup>。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，我們的按比例分佔路費收入(基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率計算)分別約為9.257億港元、10.647億港元及12.107億港元；而我們收到來自高速公路合作公司的現金分派(包括於該等期間償還股東貸款5.16千萬港元、5.56千萬港元及4.63千萬港元)分別約為4.648億港元、4.712億港元及5.500億港元。截至2016年12月31日，本集團分佔高速公路合作公司的淨資產(基於相關高速公路合作合約規定於相關日期的股權出資比率計算)約為30.077億港元。

### 保津高速公路

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，保津高速公路的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為7.062億港元、7.723億港元及7.948億港元。其EBITDA分別約為5.734億港元、6.190億港元及6.697億港元，分別實現同期EBITDA利潤率81.2%、80.2%及84.3%。我們同期自保津高速公路合作公司收到的現金分派分別約為2.245億港元、1.486億港元及2.009億港元。

### 唐津高速公路

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，唐津高速公路的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為5.984億港元、6.684億港元及6.122億港元。其EBITDA分別約為4.956億港元、5.539億港元及5.025億港元，分別實現同期EBITDA利潤率82.8%、82.9%及82.1%。我們同期自唐津高速公路合作公司收到的現金分派分別約為4.77千萬港元、1.025億港元及1.342億港元。

---

<sup>1</sup> EBITDA並非香港財務報告準則財務衡量標準。更多詳情，見「一 過往非香港財務報告準則下之財務比率」。

---

## 財務資料

---

### 長益高速公路

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，長益高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為6.529億港元、7.096億港元及7.498億港元。其EBITDA分別約為5.450億港元、5.837億港元及6.344億港元，分別實現同期EBITDA利潤率83.5%、82.3%及84.6%。我們同期自長益高速公路合作公司收到的現金分派分別約為1.410億港元、1.646億港元及1.686億港元。

### 龍城高速公路

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，龍城高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別約為2.074億港元、2.420億港元及3.166億港元。其同期EBITDA分別約為1.702億港元、1.864億港元及2.535億港元，分別實現同期EBITDA利潤率82.1%、77.0%及80.1%。於往績記錄期間，我們並無從龍城高速公路合作公司收到任何現金分派。

### 馬巢高速公路

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，馬巢高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)分別為8.97千萬港元、1.869億港元及2.202億港元。其同期EBITDA分別約為8.34千萬港元、1.730億港元及1.939億港元，分別實現同期EBITDA利潤率93.0%、92.6%及88.1%。於往績記錄期間，我們並無從馬巢高速公路合作公司收到任何現金分派。

## 財務資料

### 本集團的經選定財務資料

#### 集團賬目

以下所載經選定財務資料乃摘取自「附錄一—歷史財務資料之會計師報告」所載本集團的合併財務報表，其以說明若干項目之重要附註顯示。本財務資料按權益會計法使用本集團分佔該等高速公路合作公司之業績反映高速公路合作公司之貢獻。

#### 本集團之合併損益表

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>			
其他收入.....	28,954	25,464	20,942
其他收益.....	755	23	43
上市開支.....	—	—	(10,000)
行政開支.....	(58,293)	(56,677)	(51,381)
分佔合作公司業績.....	242,777	307,921	452,683
除稅前溢利.....	214,193	276,731	412,287
所得稅開支.....	(29,102)	(26,207)	(24,430)
來自持續經營業務之年度溢利.....	185,091	250,524	387,857
<b>已終止經營業務</b>			
來自已終止經營業務之年度虧損，			
扣除相關所得稅.....	(66,111)	(38,828)	(31,257)
年度溢利.....	118,980	211,696	356,600

#### 本集團之合併損益及其他全面收益表

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
年度溢利.....	118,980	211,696	356,600
<b>其他全面收益(開支)</b>			
其後將不會重分類至損益之項目			
換算成呈報貨幣而產生之			
匯兌收益(虧損).....	10,729	(183,314)	(311,236)
年度其他全面收益(開支).....	10,729	(183,314)	(311,236)
年度全面收益總額.....	129,709	28,382	45,364

## 財務資料

### 本集團之合併財務狀況表

	截至12月31日		
	2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備 .....	905	640	379
於合作公司之權益 .....	4,004,726	3,628,714	3,224,190
貸款予合作公司 .....	206,460	148,793	92,631
	<u>4,212,091</u>	<u>3,778,147</u>	<u>3,317,200</u>
<b>流動資產</b>			
其他應收款項及預付款項 .....	186,940	181,276	2,971
應收最終控股公司款項 .....	—	—	118,862
應收一家同系附屬公司款項 .....	645,789	711,437	628,206
貸款予合作公司 .....	146,675	134,976	126,059
銀行結餘及現金 .....	101,439	156,986	343,028
	<u>1,080,843</u>	<u>1,184,675</u>	<u>1,219,126</u>
<b>流動負債</b>			
其他應付款項及應計費用 .....	4,409	4,806	12,840
應付最終控股公司款項 .....	383,733	462,873	—
應付一家合作公司款項 .....	46,459	—	—
應付所得稅 .....	—	463	—
	<u>434,601</u>	<u>468,142</u>	<u>12,840</u>
<b>流動資產淨額</b> .....	<u>646,242</u>	<u>716,533</u>	<u>1,206,286</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>4,858,333</u>	<u>4,494,680</u>	<u>4,523,486</u>
<b>非流動負債</b>			
遞延稅項負債 .....	42,529	26,905	22,200
<b>資產淨額</b> .....	<u>4,815,804</u>	<u>4,467,775</u>	<u>4,501,286</u>
<b>資本及儲備</b>			
股本 .....	2,000,000	2,000,000	2,000,000
儲備 .....	2,815,804	2,467,775	2,501,286
<b>總權益</b> .....	<u>4,815,804</u>	<u>4,467,775</u>	<u>4,501,286</u>

### 本集團之合併現金流量表摘要

	截至12月31日止年度		
	2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
用於經營業務之現金流淨額 .....	(75,952)	(94,988)	(61,820)
來自投資活動之現金流淨額 .....	93,196	482,250	615,516
用於融資活動之現金流淨額 .....	(76,642)	(326,039)	(347,662)
<b>現金及現金等價物之</b>			
(減少)增加淨額 .....	(59,398)	61,223	206,034
年初之現金及現金等價物 .....	160,806	101,439	156,986
外匯匯率變動之影響 .....	31	(5,676)	(19,992)
年末之現金及現金等價物， 相等於銀行結餘及現金 .....	<u>101,439</u>	<u>156,986</u>	<u>343,028</u>

## 財務資料

### 按比例分佔高速公路合作公司股份額

我們按比例分佔高速公路合作公司股份額的經選定財務資料(基於主要合作公司財務資料摘要及有關期間相關高速公路合作合約規定之利潤/現金分成比率計算)<sup>1,2</sup>

	截至2014年12月31日止年度					
	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
期內利潤/現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入).....	282,483	179,524	326,426	93,324	43,958	925,715
建築收入.....	21,101	55,279	—	108,737	100,470	285,587
建築成本.....	(21,101)	(55,279)	—	(108,737)	(100,470)	(285,587)
其他收入.....	2,104	150	2,210	2,811	619	7,894
路費經營開支.....	(42,561)	(21,189)	(42,930)	(13,380)	(1,910)	(121,970)
行政開支.....	(12,650)	(9,808)	(13,201)	(6,170)	(1,784)	(43,613)
EBITDA.....	229,376	148,677	272,505	76,585	40,883	768,026
折舊及攤銷.....	(49,929)	(53,147)	(91,261)	(20,412)	(8,876)	(223,625)
財務費用.....	—	—	(20,038)	(107,682)	(43,856)	(171,576)
所得稅開支.....	(44,421)	(29,553)	(42,035)	(14,039)	—	(130,048)
分部業績(分佔合作公司業績).....	<u>135,026</u>	<u>65,977</u>	<u>119,171</u>	<u>(65,548)</u>	<u>(11,849)</u>	<u>242,777</u>

<sup>1</sup> 高速公路合作公司提供的建造及升級服務產生之建築收入按完工進度予以確認。完工進度乃按直至各報告期末所產生之合約成本佔各服務將予產生之估計總成本的百分比計量。有關會計處理符合香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號。高速公路合作公司所確認建築收入之公允值近似於基於完工進度所產生之建築成本且據此於有關期間建築收入並無計入損益。因此，建築收入等於有關期間之建築成本，且其對我們於有關期間的經營溢利或溢利並無淨影響。建築收入及成本並非獲本集團主要經營決策者定期審閱的高速公路合作公司之財務資料，故不載入本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註6所披露之分部資料內。進一步詳情請見「補充財務資料 — 高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目之描述 — 建築收入」。

<sup>2</sup> 無形資產攤銷(不包括重大修繕及養護成本的後續資本化，且經扣除稅務影響後)由本集團按照本集團股權出資比率分攤。此外，重大修繕及養護成本的後續資本化之攤銷由本集團按照本集團利潤/現金分成比率分攤。



## 財務資料

截至2015年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
期內利潤／現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入)	308,900	200,524	354,805	108,911	91,581	1,064,721
建築收入	18,963	29,512	—	22,434	14,754	85,663
建築成本	(18,963)	(29,512)	—	(22,434)	(14,754)	(85,663)
其他收入	2,388	1,294	2,170	1,600	2,241	9,693
路費經營開支	(52,672)	(26,050)	(49,531)	(21,863)	(4,974)	(155,090)
行政開支	(11,011)	(9,596)	(15,611)	(4,783)	(4,085)	(45,086)
EBITDA	247,605	166,172	291,833	83,865	84,763	874,238
折舊及攤銷	(56,089)	(61,688)	(97,959)	(20,591)	(16,988)	(253,315)
財務費用	—	—	(13,804)	(98,260)	(63,122)	(175,186)
所得稅開支	(48,637)	(30,909)	(44,805)	(13,465)	—	(137,816)
分部業績(分佔合作公司業績)	<u>142,879</u>	<u>73,575</u>	<u>135,265</u>	<u>(48,451)</u>	<u>4,653</u>	<u>307,921</u>

截至2016年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
期內利潤／現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b> (1月期間)	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入)	317,908	267,484	374,888	142,484	107,914	1,210,678
建築收入	7,147	—	—	12,883	6,411	26,441
建築成本	(7,147)	—	—	(12,883)	(6,411)	(26,441)
其他收入	2,506	1,118	1,682	569	649	6,524
路費經營開支	(41,730)	(34,389)	(44,381)	(23,704)	(8,952)	(153,156)
行政開支	(10,817)	(14,010)	(14,996)	(5,270)	(4,582)	(49,675)
EBITDA	267,867	220,203	317,193	114,079	95,029	1,014,371
折舊及攤銷	(56,724)	(80,895)	(91,250)	(26,903)	(26,930)	(282,702)
財務費用	—	—	(8,735)	(74,792)	(51,385)	(134,912)
所得稅開支	(51,135)	(35,855)	(54,488)	(2,596)	—	(144,074)
分部業績(分佔合作公司業績)	<u>160,008</u>	<u>103,453</u>	<u>162,720</u>	<u>9,788</u>	<u>16,714</u>	<u>452,683</u>

### 編製基準

根據重組，本公司於2017年6月19日成為現時組成本集團所有公司的控股公司。由於現時組成本集團的所有公司於各自註冊成立／成立日期或直至重組前後的出售日期均由路勁基建控制，且該等控制為非暫時性，因此重組所產生由本公司及其附屬公司組成的本集

---

## 財務資料

---

團被視為一個持續經營實體。本集團財務資料乃假設本公司一直為本集團的控股公司為基準，並按照香港會計師公會頒佈的會計指引第5號「共同控制合併的合併會計法」採用合併會計法原則編製。

本集團於往績記錄期間的合併損益表、合併損益及其他全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表包括現時組成本集團之公司的業績、權益變動及現金流量，乃按照猶如現有集團架構於往績記錄期間或自其各自註冊成立或成立日期以來(以較短期間為準)一直存在而編製，惟本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註25所披露由本集團於往績記錄期間出售的附屬公司除外，該等附屬公司直至被本集團出售日期計入本集團財務資料。

本集團於截至2014年、2015年及2016年12月31日的合併財務狀況表乃為呈列現時組成本集團的公司的資產及負債而編製，猶如本集團重組完成後的現有集團架構於上述日期一直存在，惟本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註25所披露由本集團於往績記錄期間出售的附屬公司除外，該等附屬公司乃經計及各自被本集團出售的日期而計入本集團財務資料。

本集團截至或於2014年、2015年及2016年12月31日的財務報表乃根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則編製。

### 主要會計政策、判斷及估計

我們已發現以下對編製本集團財務報表屬重要的會計政策，該等會計政策就了解彼等財務狀況及經營業績而言屬重要。

部分會計政策涉及作出判斷及估計，而有關判斷及估計會影響該等財務報表中所呈報項目。作出該等判斷及估計對我們的經營業績及財務狀況十分重要，並要求管理層根據未來期間可能變更的資料及數據對固有不確定事宜作出主觀及複雜的判斷。因此，有關該等項目的確定必然涉及對未來事件運用假設及主觀判斷且會發生變化，而使用不同的假設或數據會得出有重大差異的結果。此外，實際結果可能有別於估計，或會對我們的業務、財務狀況、經營業績或現金流產生重大不利影響。我們亦訂有其他我們認為屬重要會計政策的其他政策，詳情載於本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註4及5。

除本節所披露者外，於往績記錄期間，於編製財務報表所用的會計政策、所作出的

---

## 財務資料

---

判斷及估計概未發生變動。此外，我們基於管理層的會計政策及所作出的若干主觀判斷及假設就財務表現所作出的估計與我們的實際經營業績相比，並未產生重大不同結果。展望未來，我們將繼續使用類似會計政策、假設及主觀判斷呈報我們日後的經營業績及財務狀況。

### 合併基準

本集團的財務資料包括本公司及由本公司及其附屬公司控制的實體之財務報表。視為本公司獲得控制權的條件為(1)對被投資方擁有控制權；(2)因參與被投資方之業務而可或有權獲得可變回報；及(3)能夠運用權力影響其回報。更多詳情，見本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註4及5。

### 於合作公司之權益

合作公司是指對安排擁有共同控制權之各方對聯合安排所涉及之資產淨值享有權利之聯合安排。共同控制權指按照合約協定對一項安排所共有之控制權，僅在相關活動必須獲得共同享有控制權之各方一致同意方能決定時存在。

高速公路合作公司為於中國成立之中外合作公司。就此，各合夥人直至合作期間到期時之現金／溢利分成比率，乃根據合作公司協議所預定，而且可能並非與其出資比率成比例。

除投資或其部分分類為持作出售時按香港財務報告準則第5號「持作出售之非流動資產及已終止經營」列賬外，高速公路合作公司之業績及資產與負債於合併財務報表內使用權益會計法合併。編製作權益會計目的之高速公路合作公司的財務報表時使用本集團就類似交易及類似情況下之事件所採用之一致會計政策。根據權益法，我們於高速公路合作公司之投資起初會按成本於本集團的合併財務狀況表內確認，其後再作調整以確認我們分佔高速公路合作公司損益及其他全面收益。

倘本集團分佔合作公司之虧損相等於或超過我們於該合作公司之權益(包括任何實質上構成本集團於受共同控制實體之淨投資一部分之任何長期權益)，則本集團會終止確認其分佔之其他虧損。但額外虧損的確認，僅以本集團已發生之法定或推定責任或代表該合作公司支付之款項為限。

於合作公司之投資自被投資方成為一家合作公司之日起採用權益法入賬。倘本集團分佔一家高速公路合作公司的虧損等於或超過我們於該合作公司的權益(包括任何實質上構成本集團於受共同控制實體之淨投資一部分之任何長期權益)，我們將終止確認分佔更多虧損，惟我們發生法定或推定責任或代表該高速公路合作公司支付款項除外。

---

## 財務資料

---

本集團已應用香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」之規定，以釐定是否需要就本集團於合作公司之投資確認任何減值虧損。倘有需要，則投資（包括商譽）之全部賬面金額會按香港會計準則第36號「資產減值」作為單一資產進行減值測試，方法為將其可收回金額（使用價值與公允值減去出售成本之較高者）及賬面金額作比較。任何已確認之減值虧損構成投資之賬面金額之一部分。凡撥回減值虧損均會按照香港會計準則第36號確認，以投資的可收回金額之後增加為限。

本公司管理層認為，儘管龍城高速公路合作公司於2014年及2015年產生虧損及馬巢高速公路合作公司於2015年產生虧損，但基於以下原因確認減值虧損並無必要：

- 龍城高速公路及馬巢高速公路於往績記錄期間的車流量持續增長。龍城高速公路及馬巢高速公路的車流量分別按複合年增長率17.9%及37.9%增長。兩家高速公路合作公司於2016年實現盈利。
- 龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司於往績記錄期間的EBITDA表現強勁。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，龍城高速公路合作公司的EBITDA分別為1.702億港元、1.864億港元及2.535億港元，而馬巢高速公路合作公司的EBITDA則分別為8.34千萬港元、1.730億港元及1.939億港元。兩家高速公路合作公司產生虧損是由於在自身特許經營期前期階段產生巨額財務成本。
- 龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司現仍處於上升階段。龍城高速公路的經營於2012年7月開始，而馬巢高速公路的經營則於2013年12月開始。於各報告期末，管理層審閱了其於該等高速公路合作公司的權益賬面值，並得出結論認為：(i)即便該等兩家高速公路合作公司產生虧損，但其仍處於上升階段，特許經營期仍很長；(ii)該等兩家高速公路合作公司的路費收入及EBITDA持續增長；及(iii)該等兩家高速公路合作公司於餘下特許經營期內產生的預測現金流入淨額高於各家高速公路合作公司於各報告期末的賬面值。
- 本集團預計將自2017年底起收到龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司的現金分派。

於收購一家合作公司時，投資成本超過我們分佔相關合作公司可識別資產及負債之淨公允值的任何部分乃確認為商譽，並計入該投資的賬面值內。經重新評估後，本集團分佔可識別資產及負債的淨公允值超過投資成本的任何部分即時確認為投資被收購期間的損益。

---

## 財務資料

---

倘集團實體與合作公司進行交易，則與該合作公司進行交易所產生之溢利及虧損會於本集團之合併財務報表內確認，惟以與本集團無關之合作公司之權益為限。

當應用權益會計法時，特許經營無形資產為高速公路合作公司之收費公路經營權，由使用經營收費公路開始，按預計使用年期或剩餘之特許期內較短者，用能夠反映無形資產未來經濟效益的預計消耗為模式，去攤銷以撇銷其成本值。年度攤銷之計算方法是應用相關收費公路之實際交通量與相關收費公路之預期交通總流量之比率，除以有關餘下特許期對資產之賬面淨值。預期可使用年期及攤銷方法於各報告期完結時檢討，若估計數字有任何變動，有關影響會按預期基準入賬。

### 外幣

在編製各單獨集團實體之財務報表時，以實體功能貨幣以外之貨幣(外幣)結算之交易，按交易當日之匯率，以其功能貨幣(即該實體運作之主要經濟環境之貨幣)入賬。於報告期末，以外幣結算之貨幣項目按結算日當時之匯率重新換算。按歷史成本以外幣入賬之非貨幣項目不作換算。

結算及重新換算貨幣項目所產生之匯兌差額會於發生期間之損益確認。

為呈報合併財務報表，本集團實體及高速公路合作公司之資產及負債，已按報告期末現行匯率轉換成本集團之呈報貨幣，除非期內之匯率大幅波動，其收入及開支則按全年平均匯率轉換。倘若期內匯率大幅波動，則使用於交易日期現行匯率。匯兌差額於實體其他全面收益及累計權益內之「匯兌儲備」項下確認。

### 無形資產

合作公司已獲若干政府機關及其委託機構(「授予人」)授予於核准經營期間內有權經營收費高速公路及公路。根據有關合作公司協議，合作公司負責於核准經營期間內經營及管理、維護及檢修收費高速公路及公路。於經營期間內收取的路費歸屬於合作公司。相關收費高速公路及公路須於經營權到期後歸還地方政府機構，而無需向合作公司作出任何補償。

---

## 財務資料

---

合作公司應用無形資產模式將收費高速公路及公路基建入賬，有關支出由收費高速公路及公路使用者支付。授予人並無就收回所涉建築成本數額提供任何合約擔保。授予人授予合作公司權利向收費高速公路及公路服務使用者就無形資產收費，並於合作公司的財務狀況表內列作「特許經營無形資產」，按成本減累計攤銷及減值(如有)列賬。

### 特許經營無形資產之攤銷

我們按照各條收費公路在特定年內之實際交通量佔經營年期內之預計總交通量比率計算特許經營無形資產攤銷。剩餘特許期之總車流量由管理層經慮及該地區近期實際車流量、交通網絡之目前及未來發展及政府政策、市場競爭、汽車銷售增長率及中國預期經濟發展等於各報告期末審閱。當預計總交通量與實際交通量出現較大的差異，本集團分佔特許經營無形資產之攤銷可能需要作出調整。

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，分佔合作公司來自持續經營業務之業績分別包括分佔特許經營無形資產之攤銷1.911億港元、2.212億港元及2.444億港元。本集團管理層認為，攤銷乃經參考相應高速公路預計總交通量之最佳估計後計算，而該等估計應該不會與未來實際交通量出現重大差異。本集團管理層近期已審閱各高速公路自2017年至彼等各自特許經營期結束時的車流量預測。2017年起之特許經營無形資產之攤銷乃經參考經修訂預測計算，因此，未來特許經營無形資產之攤銷已自先前估計作出調整。就保津高速公路、唐津高速公路及長益高速公路而言，最新車流量預測(介乎11%至29%)高於先前預測，這可能導致未來特許經營無形資產之攤銷減少。就龍城高速公路及馬巢高速公路而言，最新車流量預測(介乎2%至16%)低於先前預測，這可能導致未來特許經營無形資產之攤銷增加。

### 影響我們經營業績的主要因素

本集團及高速公路合作公司的經營業績及財務狀況已經及／或將會受到多種因素的影響，包括以下所載主要因素：

#### 路費費率

高速公路合作公司的全部路費費率須經高速公路所在省份的相關省級政府機構批准。政府機構在設定路費費率或批准費率變動時所計及的因素包括相同地區可資比較收費公路及高速公路的路費費率、現行通脹率及利率、交通量及用戶承受力。有關高速公路路費費率的更多詳情，見「高速公路項目 — 收入 — 路費費率」及「監管概覽 — 有關收費之條例」。高速公路合作公司(透過其投資者，如本集團，的指引)可隨時建議或申請變更費率。然而，概不保證路費費率上漲將獲相關機構及時批准，或根本不獲批准。此外，雖然我們預期高速公路合作公司所經營高速公路的路費費率近期不會下降，但概不保證相關政府機構不會在不顧我們的反對或未與我們協商之情況下要求高速公路合作公司降低路費費率。我們預期，路費費率將影響高速公路合作公司的收入，繼而影響本集團的現金分派、經營業績及財務狀況。

#### 交通量及組合

高速公路合作公司的路費收入主要取決於使用相關高速公路的車輛數量。交通量受到眾多因素的直接及間接影響，包括但不限於：(a)路費費率政策；(b)燃油價格；(c)汽車價格及擁有及運營車輛之成本；(d)人口增長、汽車保有量增長及符合駕駛年齡的人數增長；(e)與其他公路及其他競爭性交通運輸模式相比，高速公路之可用性、質量及近鄰性；及(f)高速公路服務所在地省、市及鎮的整體發展情況。例如，於2015年，唐津高速公路交通量增加，部分原因是2015年8月天津發生一宗事故，導致周邊競爭性高速公路關閉所致。因此，保津高速公路及唐津高速公路的交通量增加。有關高速公路交通量的更多詳情，見「高速公路項目 — 收入 — 過往車流量及路費收入」。根據施偉拔的資料，雖然相關高速公路於可見將來的整體交通量預計增加，但概不保證實際交通量將與預計交通量一致，亦不保證其會有所增長。為降低此等風險，我們仔細評估所有投資機會，並就各高速公路項目進行全面盡職調查，該過程計及現有及潛在競爭公路及不同交通方式之影響。我們亦緊密監察高速公路的交通量，並在彼等交通量增長率低於預期時採取整改措施。

此外，由於高速公路通常根據車輛類別(就客用車而言)及車輛載重(就貨車而言)採納不同路費費率，高速公路合作公司的路費收入亦取決於使用高速公路的車輛組合。於往

績記錄期間，保津高速公路、長益高速公路、龍城高速公路及馬巢高速公路整體擁有較高的客用車日均車流量，而唐津高速公路擁有較高的貨車日均車流量。我們將交通量組合趨勢歸因於(i)地方經濟；(ii)業務活動水平；及(iii)該等省份私家車擁有量之增長。我們預期日後交通量及組合將繼續取決於中國整體以及各高速公路所在地區的經濟增長及發展政策。

### 路費經營開支及資本開支

我們目前專注於至少部分完工或現時處於營運中的高速公路，我們認為此舉可最大限度降低建造所涉及的不確定性風險，如成本超支或項目完工延遲，並可縮短實現滿負荷使用之前的爬坡時間。與日常養護及小規模修繕相關的成本通常確認為各高速公路合作公司的開支，乃通過相關高速公路合作公司的正常營運資金撥付；然而，有關大規模修繕的費用或會通過相關高速公路合作夥伴及／或本集團的貸款或銀行貸款(除高速公路合作公司的自有資金外)撥付。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，高速公路合作公司就日常養護及小規模修繕所產生的開支分別約佔相關高速公路合作公司同期路費收入總額(扣除營業稅或增值稅)的3.4%、5.5%及4.4%；高速公路合作公司就大規模修繕所產生的開支分別約佔相關高速公路合作公司同期路費收入總額(扣除營業稅或增值稅)的10.5%、5.8%及0.9%。

各高速公路合作公司均進行年度預算程序，該程序涵蓋相關年度預期路費營運開支、維修及養護成本以及任何其他資本支出。於往績記錄期間，概無出現重大預算超支事件或重大未可預見的資本支出需求。我們始終密切參與編製年度營運預算並於隨後進行相應監督，該項預算須經各高速公路合作公司董事會批准。高速公路合作公司亦專注於高速公路的預防性養護，我們認為此舉可令高速公路合作公司於整個生命週期內降低整體養護成本，將高速公路維持在理想狀態，此舉亦可減少大規模修繕及因此暫停服務的需求。展望未來，我們預期本集團的經營業績及財務狀況將繼續受到高速公路合作公司日後路費經營開支及資本開支需求的影響，從而對本集團獲取的現金分派金額造成影響。我們可能考慮通過發行未擔保債券進入債券資本市場以促進融資渠道多元化。我們已接獲香港上海滙豐銀行有限公司及星展銀行有限公司之承諾函，確認可提供本金額分別為7.5億港元的承諾性定期貸款(作營運資金用途)及2.50千萬美元的承諾性定期貸款(可於上市後12個月內提取作未來收購用途)。各承諾性貸款須待上市完成後，方可獲得，並可於簽署相關合約文件後



提取，惟須受相關各方訂立的各自貸款文件之條件所規限。該等貸款無須餘下路勁基建集團任何成員公司資產提供擔保或抵押。

### 中國及高速公路所在省份及地區的經濟增長及經濟狀況變化

本集團過往全部收入一直源自中國及本集團日後全部或絕大部分收入預期自中國獲得。因此，中國整體以及高速公路所在省份及地區的經濟增長及其他經濟趨勢和因素對我們業務造成直接影響。近幾年中國GDP增長率整體下滑，且仍然面臨下行壓力。然而，於往績記錄期間，我們營業所在若干省份的GDP增長率一直高於中國整體水平。例如，2016年安徽省(馬巢高速公路所在地)及湖南省(長益高速公路所在地)的GDP增長率分別為9.6%及8.1%。此外，於往績記錄期間，大部分高速公路交通量整體有所增長，部分原因是中國相關地區的經濟開發所致。

### 中國政府的政策

本集團及高速公路合作公司，連同中國其他收費公路營運商的經營業績及財務狀況對中國政府的宏觀政策及交通行業相關政策的變化表現敏感。

就宏觀層面而言，我們認為，交通量的增長預期取決於中國的持續經濟增長，而中國的經濟增長又部分受政府發展政策帶動增長。國家三大戰略旨在實現強化中國內外交通運輸及經濟合作目標。因此，我們預計，我們擁有權益的若干高速公路將受益於該等舉措。例如，保津高速公路及唐津高速公路均通往天津及天津港(屬21世紀海上絲綢之路一部分之戰略性重點港口)，此舉有利於進一步推動河北省成為支撐「一帶一路」戰略的重要貿易通道。上述兩條高速公路乃屬連接天津與河北省各個城市交通網絡的組成部分，有利於促進天津與河北省更為緊密的聯繫，進一步推進「京津冀一體化」政策。此外，北沿江高速公路(包括馬巢高速公路在內)的施工建設已獲安徽省政府確認為能夠促進長江經濟帶發展的重點項目之一。因此，馬巢高速公路有助於推進安徽省政府計劃發展長江經濟帶的戰略，尤其是促進實現建立綜合交通體系目標。

此外，有關中國各省市交通運輸網絡、交通條例、汽車發牌及登記、經營權的轉讓、收費制度及公路及高速公路的規劃、發展、興建及管理的特定政策均會影響本集團及高速公路合作公司的經營業績及財務狀況。例如，雖然政府對實施路費折扣及免費政策，如客用車假期免費政策及生鮮農產品運輸貨車綠色通道免費政策，已對若干高速公路合作公司

---

## 財務資料

---

的路費收入造成影響，但該等政策並未對本集團及高速公路合作公司的整體經營業績造成重大影響。我們將繼續努力減少政府機構就高速公路合作公司所採納的免費政策及／或減少其應用。另一方面，高速公路合作公司已間接獲益於若干交通運輸政策。例如，雖然安裝ETC一般向用戶給予5%的折扣，但其提速了收費過程並減少了人工收費站勞工成本。

### 獲取資本及融資成本

本集團及各高速公路合作公司的財務表現受彼等各自對資本可獲得性及融資成本的影響。本集團通常投資及經營已完工及可透過高速公路合作公司經營的高速公路。於往績記錄期間，本集團並無擁有任何銀行貸款。本集團主要透過從高速公路合作公司收取的現金分派以及來自關連方之免息借款為其資本需求撥資。

一旦高速公路被收購，各高速公路合作公司負責承擔整個經營特許期的養護及修繕成本。於往績記錄期間，高速公路合作公司主要使用正常營運資金撥付日常養護及小規模修繕費用，而有關大規模修繕費用一般通過相關高速公路合作夥伴的貸款或銀行貸款(除高速公路合作公司的自有資金外)撥付。部分高速公路合作公司的貸款融資及本集團向若干高速公路合作公司借出之貸款乃與中國人民銀行設定的基準借貸利率掛鈎。截至2014年、2015年及2016年12月31日，高速公路合作公司的未償還借款分別約為63.093億港元、60.661億港元及55.063億港元，該等借款之大部分與中國人民銀行公佈的基準借貸利率掛鈎。因此，中國人民銀行公佈的基準借貸利率波動已對高速公路合作公司的融資成本及本集團來自向若干高速公路合作公司借出貸款之利息收入造成影響。

此外，本集團及高速公路合作公司亦或需要額外融資以支持其未來增長，尤其是對新高速公路項目的投資，原因是新建成的高速公路項目產生正數現金流或需時日。另外，本集團及高速公路合作公司獲得資本及融資成本的可能性或受到中國政府為不時限制貨幣供應及信貸投放設限的影響。因此，利率波動及整體信貸投放量可能對本集團及高速公路合作公司的經營業績及財務狀況造成重大影響。

### 匯率

由於本集團以港元呈報合併財務資料會產生換算影響，故本集團的呈報盈利能力及財務狀況現時及將會受到匯率變動的影響。高速公路合作公司的全部收入以人民幣收取，而高速公路合作公司的全部貸款及借款亦以人民幣計值。雖然人民幣兌港元波動未對高速

---

## 財務資料

---

公路合作公司及本集團於中國業務運營及財務狀況造成重大影響，但本集團於往績記錄期間以港元呈報的經營業績受到匯率波動的影響。於呈報合併財務報表時，我們按報告期末現行匯率以港元呈報本集團實體及高速公路合作公司的資產及負債，而按年度平均匯率呈報彼等收益及開支，惟期內匯率大幅波動時使用交易日的現行匯率。於往績記錄期間，2014年人民幣兌港元整體升值，但2015年及2016年人民幣兌港元貶值。因此，本集團於2014年錄得匯兌收益1.07千萬港元，及於2015年及2016年分別錄得匯兌虧損1.833億港元及3.112億港元，計入我們的其他全面收益(開支)。由於港元兌換為人民幣時產生匯兌虧損，港元兌人民幣的任何進一步升值會侵蝕我們的呈報盈利能力並影響我們的呈報財務狀況，而匯率波動產生的匯兌影響會使我們於特定期間內的財務業績趨勢不確定。倘本集團日後於中國境外收購高速公路或普通公路，本集團呈報的盈利能力及財務狀況日後將受當地貨幣兌港元匯率波動的影響。

### 本集團之經營業績

#### 本集團經選定損益表相關項目之描述

##### 分佔合作公司業績

分佔合作公司的業績指來自我們使用權益法計算分佔高速公路合作公司溢利的收入，減我們於高速公路合作公司投資的成本攤銷。

有關各高速公路合作公司的個別損益表，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」。

##### 其他收入

其他收入主要指我們(i)來自銀行存款所得利息及向高速公路合作公司借出貸款的所得利息收入；(ii)因將本集團僱員借調至高速公路合作公司產生的管理費收入；及(iii)自本集團若干辦公室物業獲取的租金收入。

##### 其他收益及虧損

其他收益及虧損主要指人民幣兌港元匯率波動所產生的匯兌收益及虧損。

##### 上市開支

就本集團的合併損益表而言，上市開支指於往績記錄期間有關上市及全球發售所產生的專家及其他費用。

---

## 財務資料

---

### 行政開支

行政開支主要指(i)集團層面的員工成本總額；(ii)分佔路勁基建董事之酬金；(iii)辦公室租賃及管理費用；(iv)法律及專家費用；(v)差旅、餐飲及住宿費用；及(vi)其他雜項開支。於往績記錄期間，集團層面的員工成本(包括分佔路勁基建的董事酬金)為本集團的最大行政開支，分別佔本集團2014年、2015年及2016年行政開支的78.1%、81.0%及73.1%。

### 除稅前溢利

除稅前溢利指其他收入、其他收益及虧損以及我們分佔合作公司的業績減行政開支。

### 所得稅開支

所得稅開支指本集團中國附屬公司的企業所得稅及遞延稅項。根據中國企業所得稅法及企業所得稅實施條例，本集團中國附屬公司於往績記錄期間的所得稅稅率為25%。

於往績記錄期間，本集團的企業所得稅指年內高速公路合作公司就宣派之股息徵收的5%預扣稅，而相關金額已獲計提作為高速公路合作公司未分配盈利的相關過往年度遞延稅項。於截至2014年、2015年及2016年12月31日止三個年度各年，集團層面的實際所得稅稅率分別為13.6%、9.5%及5.9%。於往績記錄期間概無作出香港利得稅撥備，此乃由於並未從香港取得或產生應課稅溢利。

董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團已妥為繳納所有稅項，且與相關稅務機構並無任何重大爭議或未決事宜。

### 來自持續經營業務之年度溢利

年度溢利指除稅前溢利減來自我們持續經營業務(即高速公路合作公司)之所得稅開支。

### 已終止經營業務

於2016年9月28日，作為重組之一部分，本集團向路勁基建出售從事中國公路業務(「已處置業務」)的附屬公司。向路勁基建出售該等附屬公司後，本集團不再從事公路業務。進行是項收購旨在促進本集團架構合理化，令本集團主要專注於中國收費高速公路之開發、經營及管理。因此，於往績記錄期間，我們錄得已處置業務的經營業績，列賬為已終止經營業務。更多詳情，見本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註11。

---

## 財務資料

---

### 2016年與2015年比較(持續經營業務)

#### 分佔合作公司業績

我們分佔合作公司的業績由2015年的3.079億港元增加1.448億港元，或47.0%，至2016年的4.527億港元。該增長主要由於高速公路合作公司所管理的全部高速公路的日均交通量整體增加，令溢利增加所致。有關個別高速公路合作公司經營業績之更多詳情，見「補充財務資料—高速公路合作公司之經營業績」。

#### 其他收入

其他收入由2015年的2.55千萬港元減少0.46千萬港元，或18.0%，至2016年的2.09千萬港元。該減少主要由於來自本集團向高速公路合作公司的平均貸款餘額減少，以及與該等貸款相關的平均利率下跌(因參考中國人民銀行設定的借貸利率設置借貸利率，而於2015年借貸利率在政府款寬鬆貨幣政策環境下呈下跌趨勢)，令本集團來自向高速公路合作公司借出貸款所得利息收入減少。

#### 其他收益

其他收益由2015年的約23,000港元增加約20,000港元，或87.0%，至2016年的約43,000港元。

#### 上市開支

2016年的上市開支為1.0千萬港元。本集團於2014年或2015年並無產生上市開支。

#### 行政開支

行政開支由2015年的5.67千萬港元減少0.53千萬港元，或9.3%，至2016年的5.14千萬港元。該減少主要是由於若干公司重組令員工數目減少。

#### 除稅前溢利

因以上所述，本集團的除稅前溢利由2015年的2.767億港元增加1.356億港元，或49.0%，至2016年的4.123億港元。

#### 所得稅開支

本集團的所得稅開支由2015年的2.62千萬港元減少0.18千萬港元，或6.9%，至2016年的2.44千萬港元。該減少主要是由於一家高速公路合作公司於2014年計提的中國預扣稅不足致使2015年產生額外預扣稅之一次性付款所致。因此，本集團的實際所得稅稅率亦由2015年的9.5%下降至2016年的5.9%。

---

## 財務資料

---

### 來自持續經營業務之期內利潤

鑒於以上所述，本集團來自持續經營業務之期內利潤由2015年的2.505億港元增加1.374億港元，或54.9%，至2016年的3.879億港元。

### 2015年與2014年比較(持續經營業務)

#### 分佔合作公司業績

我們分佔合作公司的業績由2014年的2.428億港元增加6.51千萬港元，或26.8%，至2015年的3.079億港元。該增加主要由於高速公路合作公司所管理的全部高速公路的日均交通量整體增加。有關各高速公路合作公司之經營業績之更多詳情，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」。

#### 其他收入

其他收入由2014年的2.90千萬港元減少0.35千萬港元，或12.1%，至2015年的2.55千萬港元。該減少主要由於長益高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司償還彼等之貸款後，本集團向彼等借出的平均貸款餘額減少，以及與該等貸款相關的平均利率下跌(因參考中國人民銀行設定的借貸利率設置借貸利率，而於2015年借貸利率在政府款寬鬆貨幣政策環境下呈下跌趨勢)，令本集團來自向高速公路合作公司借出貸款所得利息收入減少。該減少因我們於2015年轉租本集團的若干辦公室物業，令2015年的租賃收入增加，以及由於我們向當時新收購的馬巢高速公路合作公司借調我們的僱員，令2015年我們的管理費收入增加所部分抵銷。

#### 其他收益

其他收益由2014年的755,000港元減少732,000港元，或97.0%，至2015年的23,000港元。該減少主要由於2015年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。

#### 行政開支

行政開支由2014年的5.83千萬港元減少0.16千萬港元，或2.7%，至2015年的5.67千萬港元。該減少主要是由於我們就2014年收購馬巢高速公路合作公司權益產生一次性法律及專家費用，令我們於2015年的法律及專家費用減少，但因我們的深圳辦事處搬遷至其他地點後租金增加，令2015年的辦公室租金及管理費增加而被抵銷。

#### 除稅前溢利

因以上所述，本集團的除稅前溢利由2014年的2.142億港元增加6.25千萬港元，或29.2%，至2015年的2.767億港元。

## 財務資料

### 所得稅開支

本集團的所得稅開支由2014年的2.91千萬港元減少0.29千萬港元，或10.0%，至2015年的2.62千萬港元。該減少主要是由於其中一家高速公路合作公司於2014年就過往年度於中國獲取及收取的若干收益的中國預扣稅撥備不足。因此，本集團的實際所得稅稅率由2014年的13.6%下降至2015年的9.5%。

### 來自持續經營業務之期內利潤

因以上所述，本集團期內來自持續經營業務的溢利由2014年的1.851億港元增加6.54千萬港元，或35.3%，至2015年2.505億港元。

### 本集團合併財務狀況表之經選定項目

#### 於合作公司之權益

本集團於其合作公司的權益包括以下各項之和：(i)投資成本，即本集團於高速公路合作公司成立時向其投資的總額(包括股權投資及(如適用)向高速公路合作公司作出的股東貸款)。倘於高速公路合作公司成立及我們收購其權益後向其作出額外投資，則投資成本將根據本集團之注資相應增加；(ii)基於相關高速公路合作公司的利潤／現金分成比率，本集團分佔收購後溢利及其他全面收益(扣除本集團所收取的股息)；及減去(iii)收回投資成本，乃指自高速公路合作公司收取的現金分派(本集團所收取的股息或股東貸款之還款除外)。

截至2014年及2015年12月31日，本集團於其合作公司(包括從事高速公路業務之合作公司(高速公路合作公司)及從事已處置業務之合作公司)的權益分別為40.047億港元及36.287億港元。截至2016年12月31日(屆時出售已處置業務已完成)，本集團僅於高速公路合作公司的權益為32.242億港元。

下表載列截至所示日期本集團於高速公路合作公司的權益：

	截至12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
投資成本.....	3,708,093	3,705,088	3,867,942
分佔收購後溢利及其他全面收益 (扣除所收取的股息).....	1,143,198	1,276,979	1,306,848
收回投資成本.....	(2,047,791)	(2,286,279)	(2,364,298)
匯兌調整.....	807,002	656,698	413,698
	<u>3,610,502</u>	<u>3,352,486</u>	<u>3,224,190</u>

## 財務資料

附註：

截至2014年及2015年12月31日，以上所載本集團於高速公路合作公司的權益乃扣除我們歸屬於已處置業務的合作公司權益，而截至2016年12月31日，出售已處置業務已完成。截至2014年及2015年12月31日，歸屬於已處置業務的合作公司權益分別為3.942億港元及2.762億港元。

本集團於高速公路合作公司的權益由截至2015年12月31日的33.525億港元減少1.283億港元，或3.8%，至截至2016年12月31日的32.242億港元，乃主要由於2016年的收回投資成本增加及匯兌調整降低，惟因2016年投資成本及本集團分佔收購後溢利增加而被抵銷。

- 投資成本由截至2015年12月31日的37.051億港元增加1.628億港元，或4.4%，至截至2016年12月31日的38.679億港元。該增加主要是由於馬巢高速公路合作公司之額外投資成本所致。
- 分佔收購後溢利由截至2015年12月31日的12.770億港元增加2.98千萬港元，或2.3%，至截至2016年12月31日的13.068億港元。該增加主要是由於若干高速公路合作公司財務業績改善所致。
- 收回投資成本由截至2015年12月31日的22.863億港元增加7.8千萬港元，或3.4%，至截至2016年12月31日的23.643億港元。該增加主要是由於高速公路合作公司的溢利整體增加令自其收取的現金分派增加，惟被高速公路合作公司宣派的股息抵銷。
- 匯兌調整由截至2015年12月31日的6.567億港元減少2.43億港元，或37.0%，至截至2016年12月31日的4.137億港元。該減少是由於2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。

本集團於高速公路合作公司的權益由截至2014年12月31日的36.105億港元減少2.58億港元，或7.1%，至截至2015年12月31日的33.525億港元，乃主要由於2015年的匯兌調整降低及收回投資成本增加，惟因本集團分佔收購後溢利增加而被抵銷。

- 截至2015年12月31日，投資成本為37.051億港元，與截至2014年12月31日的37.081億港元相比保持相對穩定。
- 分佔收購後溢利由截至2014年12月31日的11.432億港元增加1.338億港元，或11.7%，至截至2015年12月31日的12.770億港元。該增加主要由於高速公路合作公司所管理的全部高速公路的日均交通量普遍增加，本集團於2015年錄得分佔高速公路合作公司除稅後溢利。
- 收回投資成本由截至2014年12月31日的20.478億港元增加2.385億港元，或11.6%，至截至2015年12月31日的22.863億港元。該增加主要是由於高速公路合



---

## 財務資料

---

作公司的溢利普遍增加後，收到來自高速公路合作公司的現金分派，惟因高速公路合作公司宣派股息而被抵銷。

- 匯兌調整由截至2014年12月31日的8.07億港元減少1.503億港元，或18.6%，至截至2015年12月31日的6.567億港元。該減少主要是由於2015年人民幣兌港元貶值引起匯兌差額所致。

### 其他應收款項及預付款項

截至2014年、2015年及2016年12月31日，本集團的應收款項及預付款項分別為1.869億港元、1.813億港元及0.3千萬港元。該項目主要包括本集團於截至2013年12月31日止年度出售若干公路的相關應收款項。該等應收款項於2016年3月透過抵銷收購我們於馬巢高速公路合作公司49%股權之未償還成本而獲悉數結清。截至2017年4月30日，本集團截至2016年12月31日的其他應收款項及預付款項中的0.17千萬港元獲結算。更多詳情，見本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註18。

### 其他應付款項及應計費用

其他應付款項及應計費用主要包括與績效花紅或十二月份雙薪制合約付款相關的薪資及花紅、其他應付稅項、法律費用撥備及其他應付款項。截至2014年、2015年及2016年12月31日，本集團的其他應付款項及應計費用分別為0.44千萬港元、0.48千萬港元及1.28千萬港元，其中薪金及花紅應付款項佔比最大，分別佔截至2014年及2015年12月31日該項目的66.9%及58.4%。2015年至2016年期間的增加，乃主要由於與重組相關的專家費用應計款項所致，其佔該項目的77.9%。截至2017年4月30日，本集團截至2016年12月31日的其他應付款項及應計費用中的0.28千萬港元已結清。

### 我們按匯總基準依比例分佔高速公路合作公司的經營業績

以下截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的經選定財務資料呈報本集團基於有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率分佔高速公路合作公司來自中國高速公路經營的業績。高速公路合作公司之按比例分佔財務資料乃載於本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註6。

下文所示「總計」欄指所示期間我們分佔個別高速公路合作公司股份的匯總數值。該等資料為呈報予我們的主要營運決策者以便進行資源分配及表現評估之計量。同樣，我們相信該呈報提供有效方法呈報我們分佔個別高速公路合作公司股份及其對本集團之整體影響，有助於投資者對我們按比例分佔高速公路合作公司的整體財務資料作出知情評估。

## 財務資料

我們按比例分佔高速公路合作公司業績(包括EBITDA)屬非香港財務報告準則計量方法，其不應單獨考慮或解釋為香港財務報告準則財務計量分析之替代。此外，由於所有公司未必按同樣的方式計算該等計量數值，高速公路合作公司的非香港財務報告準則計量未必與其他公司所呈報而作相同或類似命名的計量具可比性。

誠如本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註16所載，有關摘取自根據香港財務報告準則編製之各高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度財務資料概要之經選定財務資料的更多詳情，見「補充財務資料—高速公路合作公司之經營業績」。

**我們按比例分佔高速公路合作公司股份的經選定財務資料(基於有關期間主要合作公司的財務資料概要及相關高速公路合作合約規定利潤/現金分成比率計算)<sup>3,4</sup>**

截至2014年12月31日止年度						
	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
期內利潤/現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入).....	282,483	179,524	326,426	93,324	43,958	925,715
建築收入.....	21,101	55,279	—	108,737	100,470	285,587
建築成本.....	(21,101)	(55,279)	—	(108,737)	(100,470)	(285,587)
其他收入.....	2,104	150	2,210	2,811	619	7,894
路費經營開支.....	(42,561)	(21,189)	(42,930)	(13,380)	(1,910)	(121,970)
行政開支.....	(12,650)	(9,808)	(13,201)	(6,170)	(1,784)	(43,613)
EBITDA.....	229,376	148,677	272,505	76,585	40,883	768,026
折舊及攤銷費用.....	(49,929)	(53,147)	(91,261)	(20,412)	(8,876)	(223,625)
財務費用.....	—	—	(20,038)	(107,682)	(43,856)	(171,576)
所得稅開支.....	(44,421)	(29,553)	(42,035)	(14,039)	—	(130,048)
分部業績(分佔合作公司業績).....	<u>135,026</u>	<u>65,977</u>	<u>119,171</u>	<u>(65,548)</u>	<u>(11,849)</u>	<u>242,777</u>

<sup>3</sup> 高速公路合作公司提供的建造及升級服務產生之建築收入按完工進度法予以確認。完工進度乃按直至各報告期末所產生之合約成本佔各服務將予產生之估計總成本的百分比計量。有關會計處理符合香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號。高速公路合作公司所確認建築收入之公允值近似於基於完工進度法所產生之建築成本且據此於有關期間建築收入並無計入損益。因此，建築收入等於有關期間之建築成本，且其對我們於有關期間的經營溢利或溢利並無淨影響。建築收入及成本並不屬於經本集團主要經營決策者定期審閱的高速公路合作公司之財務資料，故不載入本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告附註6所披露之分部資料內。進一步詳情請見「補充財務資料—高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目之描述—建築收入」。

<sup>4</sup> 無形資產攤銷(不包括重大養護及修繕成本的後續資本化，且經扣除稅務影響後)由本集團按照本集團股權出資比率分攤。此外，重大養護及修繕成本的後續資本化之攤銷由本集團按照本集團利潤/現金分成比率分攤。

## 財務資料

截至2015年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
期內利潤／現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入)	308,900	200,524	354,805	108,911	91,581	1,064,721
建築收入	18,963	29,512	—	22,434	14,754	85,663
建築成本	(18,963)	(29,512)	—	(22,434)	(14,754)	(85,663)
其他收入	2,388	1,294	2,170	1,600	2,241	9,693
路費經營開支	(52,672)	(26,050)	(49,531)	(21,863)	(4,974)	(155,090)
行政開支	(11,011)	(9,596)	(15,611)	(4,783)	(4,085)	(45,086)
EBITDA	247,605	166,172	291,833	83,865	84,763	874,238
折舊及攤銷費用	(56,089)	(61,688)	(97,959)	(20,591)	(16,988)	(253,315)
財務費用	—	—	(13,804)	(98,260)	(63,122)	(175,186)
所得稅開支	(48,637)	(30,909)	(44,805)	(13,465)	—	(137,816)
分部業績(分佔合作公司業績)	<u>142,879</u>	<u>73,575</u>	<u>135,265</u>	<u>(48,451)</u>	<u>4,653</u>	<u>307,921</u>

截至2016年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
		<b>30%</b>				
		(於1月期間)				
		<b>45%</b>				
		(2月往後)				
期內利潤／現金分成比率	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>50%</b>	<b>45%</b>	<b>49%</b>	
分部收入(路費收入)	317,908	267,484	374,888	142,484	107,914	1,210,678
建築收入	7,147	—	—	12,883	6,411	26,441
建築成本	(7,147)	—	—	(12,883)	(6,411)	(26,441)
其他收入	2,506	1,118	1,682	569	649	6,524
路費經營開支	(41,730)	(34,389)	(44,381)	(23,704)	(8,952)	(153,156)
行政開支	(10,817)	(14,010)	(14,996)	(5,270)	(4,582)	(49,675)
EBITDA	267,867	220,203	317,193	114,079	95,029	1,014,371
折舊及攤銷	(56,724)	(80,895)	(91,250)	(26,903)	(26,930)	(282,702)
財務費用	—	—	(8,735)	(74,792)	(51,385)	(134,912)
所得稅開支	(51,135)	(35,855)	(54,488)	(2,596)	—	(144,074)
分部業績(分佔合作公司業績)	<u>160,008</u>	<u>103,453</u>	<u>162,720</u>	<u>9,788</u>	<u>16,714</u>	<u>452,683</u>

分部業績指本集團根據有關期間相關高速公路合作合約規定的利潤／現金分成比率分佔高速公路合作公司之業績。於往績記錄期間，根據高速公路合作合約相關條文，唐津高速公路合作公司的利潤／現金分成比率自2016年2月起由30%調整為45%。於整個往績記

---

## 財務資料

---

錄期間，保津高速公路合作公司、長益高速公路合作公司、龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司的利潤／現金分成比率分別維持於40%、50%、45%及49%。更多詳情，見「高速公路項目－現金分派」。

### **本集團按比例分佔高速公路合作公司股份之經選定財務資料選定項目之描述**

我們按比例分佔高速公路合作公司股份之會計項目（「分部業績（分佔合作公司業績）」除外），乃與下文所載高速公路合作公司類似具名項目大體一致。

### **路費收入**

高速公路合作公司的路費收入指來自中國高速公路經營的已收及應收路費收入（扣除營業稅或增值稅）。

### **其他收入**

高速公路合作公司的其他收入主要指與銀行的路費收入存款相關的利息收入及公路配套設施（包括服務區、加油站及廣告牌）所產生的收入。

### **路費經營開支**

高速公路合作公司的路費經營開支主要指與高速公路合作公司路費操作人員相關的員工成本、高速公路養護成本及其他雜項費用。

### **行政開支**

高速公路的行政開支主要指管理人員成本及其他日常辦公及管理開支，包括但不限於租金、差旅費用、公共事業費用及稅項。

### **折舊及攤銷費用**

高速公路合作公司的折舊及攤銷費用主要指高速公路經營權的折舊及攤銷。根據本集團之會計政策，本集團基於相關高速公路特定年度的實際交通量與整個經營年度的預測總交通量之比率計算高速公路經營權之攤銷。然而，部分高速公路合作公司按直線法計算彼等各個高速公路經營權之攤銷。更多詳情，見「重要會計政策、判斷及估計－特許經營無形資產之攤銷」。

### **財務費用**

高速公路合作公司的財務費用主要指與銀行借款及股東貸款相關的費用。

---

## 財務資料

---

### 所得稅開支

高速公路合作公司的所得稅開支主要指企業所得稅。於往績記錄期間，高速公路合作公司須就其各自按照中國企業所得稅法釐定之應課稅溢利按**25%**之稅率繳納企業所得稅。

龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司自彼等各自產生經營收入首年起計三年享受**100%**企業所得稅豁免，此後三年享受**50%**企業所得稅豁免。

以下對經選定項目趨勢之討論乃基於按有關期間相關高速公路合作合約規定之利潤／現金分成比率計算的本集團按比例分佔高速公路合作公司的業績。與個別高速公路合作公司相關的主要趨勢，見「*補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績*」。

### 2016年與2015年比較

#### 分部收入(路費收入)

本集團按比例分佔高速公路合作公司路費收入總額由2015年的**10.647**億港元增加**1.46**億港元，或**13.7%**，至2016年的**12.107**億港元，主要由保津高速公路、長益高速公路、龍城高速公路及馬巢高速公路的日均交通量增加。與個別高速公路合作公司相關的主要趨勢，見「*補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績*」。

#### 其他收入

本集團按比例分佔高速公路合作公司的其他收入總額由2015年的**0.97**千萬港元減少**0.32**千萬港元，或**33.0%**，至2016年的**0.65**千萬港元。該減少主要是由於馬巢高速公路沿線服務區加油站的租賃安排變動令租賃收入減少所致。

#### 路費經營開支

於2016年，本集團按比例分佔高速公路合作公司的路費經營開支總額為**1.532**億港元，與2015年的**1.551**億港元相比維持相對穩定。

#### 行政開支

本集團按比例分佔高速公路合作公司的行政開支總額由2015年的**4.51**千萬港元增加**0.46**千萬港元，或**10.2%**，至2016年的**4.97**千萬港元。該增加主要是由於根據相關高速公路合作合約之有關條文，本集團於唐津高速公路合作公司的利潤／現金分成比率自2016年2月起由**30%**變更為**45%**。

#### 折舊及攤銷費用

本集團按比例分佔高速公路合作公司的折舊及攤銷費用總額由2015年的**2.533**億港元增加**2.94**千萬港元，或**11.6%**，至2016年的**2.827**億港元。該增加主要是由於根據相關高速

---

## 財務資料

---

公路合作合約之有關條文，本集團於唐津高速公路合作公司的利潤／現金分成比率自2016年2月起由30%變更為45%。

### 財務費用

本集團按比例分佔高速公路合作公司的財務費用總額由2015年的1.752億港元減少4.03千萬港元，或23.0%，至2016年的1.349億港元。該減少主要是由於2016年人民幣兌港元貶值導致產生匯兌差額，及因中國人民銀行設定的基準借貸利率下調令長益高速公路合作公司及龍城高速公路合作公司的財務費用減少以及彼等償還貸款令未償貸款餘額減少。於2015年或2016年，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司均未產生任何財務費用。

### 所得稅開支

本集團按比例分佔高速公路合作公司的所得稅開支總額由2015年的1.378億港元增加0.63千萬港元，或4.6%，至2016年的1.441億港元。該增加主要是由於若干高速公路合作公司的路費收入增加，以及根據相關高速公路合作合約之有關條文，本集團於唐津高速公路合作公司的利潤／現金分成比率自2016年2月起由30%變更為45%。

### 分部業績(分佔合作公司業績)

因以上所述，本集團總計分佔高速公路合作公司的業績由2015年的3.079億港元增加1.448億港元，或47.0%，至2016年的4.527億港元。

### 2015年與2014年比較

由於本集團於2014年6月才完成收購其於馬巢高速公路合作公司的權益，馬巢高速公路合作公司的2014年經營業績僅指七個月的經營業績，而2015年為全年業績。因此，馬巢高速公路於2014年的經營業績與2015年的業績未必具可比性。

### 分部收入(路費收入)

本集團按比例分佔高速公路合作公司路費收入總額由2014年的9.257億港元增加1.39億港元，或15.0%，至2015年的10.647億港元。該增長乃由於高速公路合作公司所管理的全部高速公路的日均交通量普遍增加。與個別高速公路合作公司相關的主要趨勢，見「補充財務資料—高速公路合作公司之經營業績」。

### 其他收入

本集團按比例分佔高速公路合作公司的其他收入總額由2014年的0.79千萬港元增加0.18千萬港元，或22.8%，至2015年的0.97千萬港元。該增加主要是由於2015年唐津高速公

---

## 財務資料

---

路合作公司的退稅及利息收入增加及馬巢高速公路合作公司的營運期限較長，惟因龍城高速公路合作公司的廣告服務收入減少而被抵銷。

### 路費經營開支

本集團按比例分佔高速公路合作公司的路費經營開支總額由2014年的1.22億港元增加3.31千萬港元，或27.2%，至2015年的1.551億港元。該增加主要由於高速公路的修繕及養護工作及長益高速公路及龍城高速公路的政府機關檢查成本，導致所有高速公路合作公司的路費經營開支整體增加所致。

### 行政開支

本集團按比例分佔高速公路合作公司的行政開支總額由2014年的4.36千萬港元增加0.15千萬港元，或3.4%，至2015年的4.51千萬港元。該增加主要是由於(i)僱員整體平均工資及土地使用稅增加導致長益高速公路合作公司的行政開支增加；及(ii)2015年馬巢高速公路合作公司的經營期限較長。

### 折舊及攤銷費用

本集團按比例分佔高速公路合作公司的折舊及攤銷費用總額由2014年的2.236億港元增加2.97千萬港元，或13.3%，至2015年的2.533億港元。該增加主要由於日均交通量增加令保津高速公路合作公司、唐津高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司的經營權折舊及攤銷增加所致。於2015年，龍城高速公路合作公司的折舊及攤銷較2014年維持相對穩定。

### 財務費用

本集團按比例分佔高速公路合作公司的財務費用總額由2014年的1.716億港元增加0.36千萬港元，或2.1%，至2015年的1.752億港元。該增加主要由於2015年的經營期限較長令馬巢高速公路合作公司的財務費用增加所致，惟因中國人民銀行設定的基準借貸利率下調及彼等償還部分款項令未償還貸款餘額減少，使長益高速公路合作公司及龍城高速公路合作公司的財務費用減少而被抵銷。於2014年或2015年，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司均未產生任何財務費用。

### 所得稅開支

本集團按比例分佔高速公路合作公司的所得稅開支總額由2014年的1.3億港元增加0.78千萬港元，或6.0%，至2015年的1.378億港元。該增加主要由於保津高速公路合作公司、唐津高速公路合作公司及長益高速公路合作公司的所得稅開支增加，主要與彼等各自的路費收入增加一致。

## 財務資料

### 分部業績(分佔合作公司業績)

因以上所述，本集團按比例分佔合作公司的業績由2014年的2.428億港元增加6.51千萬港元，或26.8%，至2015年的3.079億港元。

### 過往非香港財務報告準則財務比率

本節呈報及討論截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的若干過往財務比率。我們的財務及會計部門負責監控該等非香港財務報告準則下的財務比率並向管理層匯報，以便向彼等提供有關本集團及高速公路合作公司經營及財務表現之額外資料。

我們已將非香港財務報告準則下之財務比率納入本招股章程，原因是我們相信該等披露可向投資者提供補充資料，便於投資者更好地了解我們的業務趨勢。我們認為該等非香港財務報告準則下之財務比率乃我們及高速公路合作公司之內部財務及管理層用於匯報以監察業務表現之重要財務計量。

該等財務比率並非香港財務報告準則規定之標準計量。雖然該等財務比率為投資者評估本集團及高速公路合作公司的表現提供額外財務計量，但使用該等財務比率具有若干局限性，原因是其並不反映影響其公司經營的全部收入及開支或資產和負債項目。業務過程中可能會繼續產生經調整項目，而該等項目應與對其業績的整體理解及評估一併考慮。自該等財務比率剔除的項目是理解及評估本集團及高速公路合作公司經營及財務表現的重要組成部分。該等財務比率不應單獨考慮或解釋為香港財務報告準則下財務計量(如本集團及高速公路合作公司的利潤及其全面收益總額)分析之替代。此外，並非所有公司都按相同方式計算該等財務比率，故其與其他公司作相同或類似命名的計量未必具可比性。

### 主要財務比率

下表載列本集團及高速公路合作公司於2014年、2015年及2016年的若干主要財務比率。有關個別高速公路合作公司的主要趨勢，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」了解相關原因。

### EBITDA / EBITDA利潤率

	2014年	2015年	2016年
保津高速公路合作公司的 EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> .....	81.2%	80.2%	84.3%
唐津高速公路合作公司的 EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> .....	82.8%	82.9%	82.1%
長益高速公路合作公司的 EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> .....	83.5%	82.3%	84.6%
龍城高速公路合作公司的 EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> .....	82.1%	77.0%	80.1%
馬巢高速公路合作公司的 EBITDA利潤率 <sup>(1)</sup> .....	93.0%	92.6%	88.1%
本集團的合計按比例 EBITDA(千港元) .....	768,026	874,238	1,014,371
本集團來自高速公路合作公司的 合計按比例EBITDA利潤率 <sup>(2)</sup> .....	83.0%	82.1%	83.8%



## 財務資料

附註：

- (1) 高速公路合作公司的EBITDA利潤率 = 高速公路合作公司的EBITDA / 高速公路合作公司的路費收入(減營業稅或增值稅)。
- (2) 本集團的合計按比例EBITDA利潤率 = 該年度本集團的合計按比例分佔高速公路合作公司的EBITDA / 該年度本集團的合計按比例高速公路合作公司的路費收入\*100%

EBITDA並非香港財務報告準則項下財務衡量標準。雖然EBITDA為投資者提供一個評估高速合作公司經營表現的額外財務衡量，但使用EBITDA有若干限制，原因是其並不反映影響其經營的所有收入及開支項目。作出調整的項目可能繼續在其業務中產生，故應在整體了解及評估其業績時予以綜合考慮。自EBITDA中剔除的項目是了解及評估高速公司合作公司經營及財務表現的重要組成部分。

EBITDA不應單獨考慮或解釋為香港財務報告準則財務計量分析之替代，如合作公司的溢利及其全面收益總額。此外，由於所有公司未必按相同方式計算EBITDA，故高速公路合作公司的EBITDA未必與其他公司所呈報的相同或作類似衡量標準具可比性。

### 淨資產回報率

	2014年	2015年	2016年
保津高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	13.5%	15.1%	19.2%
唐津高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	15.1%	18.1%	16.7%
長益高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	19.6%	25.0%	34.1%
龍城高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	-8.9%	-7.4%	1.6%
馬巢高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	-2.2%	0.9%	3.6%
本集團 <sup>(2)</sup> .....	4.4%	6.2%	8.6%
本集團的合計按比例淨資產回報率 <sup>(3)</sup> .....	6.8%	9.2%	15.1%

附註：

- (1) 個別高速公路合作公司的淨資產回報率 = 高速公路合作公司年度溢利(虧損)及全面收益(開支)總額 / 高速公路合作公司年末之淨資產\*100%。
- (2) 本集團的淨資產回報率 = 本集團來自持續經營業務之年度溢利 / 本集團的持續經營業務之年末淨資產\*100%。
- (3) 本集團的合計按比例淨資產回報率 = 該年度本集團分佔合作公司業績 / 年末本集團高速公路合作公司的合計按比例淨資產\*100%。

### 總負債與總資產比率

	2014年	2015年	2016年
保津高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	0.0%	0.0%	0.0%
唐津高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	0.0%	0.0%	0.0%
長益高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	26.3%	23.5%	19.4%
龍城高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	65.2%	67.1%	66.5%
馬巢高速公路合作公司 <sup>(1)</sup> .....	60.9%	64.1%	63.2%
本集團 <sup>(2)</sup> .....	1.0%	0.0%	0.0%
本集團的合計按比例總負債與 總資產比率 <sup>(3)</sup> .....	41.2%	42.2%	42.3%

附註：

- (1) 個別高速公路合作公司的總負債與總資產比率 = 高速公路合作公司之年末總負債 / 高速公路合作公司之年末總資產\*100%。總負債包括銀行借款和來自合作公司合作夥伴之貸款。
- (2) 本集團的總負債與總資產比率 = 本集團來自持續經營業務之年末總負債 / 本集團的持續經營業務之年末總資產\*100%。總負債包括銀行借款和應付合作公司款項。
- (3) 本集團的合計按比例總負債與總資產比率 = 本集團高速公路合作公司年末合計按比例總負債 / 本集團高速公路合作公司年末合計按比例總資產\*100%。總負債包括銀行借款和來自合作公司合作夥伴之貸款。

---

## 財務資料

---

### 盈利比率

#### EBITDA / EBITDA利潤率

本集團來自高速公路合作公司的合計按比例EBITDA由2014年的7.680億港元增加1.062億港元(或13.8%)至2015年的8.742億港元，並進一步從2015年的8.742億港元增加1.402億港元(或16.0%)至2016年的10.144億港元，主要由高速公路合作公司管理的所有高速公路的日均車流量整體增加令利潤增加所致。

本集團的合計按比例EBITDA利潤率相對保持穩定，2014年為83.0%，2015年為82.1%及2016年為83.8%。

#### 淨資產回報率

本集團的合計按比例淨資產回報率由2014年的6.8%增至2015年的9.2%，並增至2016年的15.1%，主要是由於龍城高速公路合作公司、馬巢高速公路合作公司及長益高速公路合作公司的利潤增加。與個別高速公路合作公司相關的主要趨勢，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」。

### 槓桿比率

#### 總負債與總資產比率

本集團的合計按比例總負債與總資產比率相對保持穩定，2014年為41.2%，2015年為42.2%及2016年為42.3%。

### 流動資金及資本來源

由於本集團的主營業務是投資高速公路合作公司，故本集團的主要現金來源為高速公路合作公司收取之現金分派，此分類為投資活動產生之現金。現金於集團層面之主要用途為投資高速公路項目或收購高速公路之股權、派付股息及支付與本集團相關的行政開支。

對高速公路合作公司而言，迄今彼等流動資金之主要來源為在收費站收取的路費收入及通過高速公路的車輛之路費收入權益。若干高速公路合作公司亦有銀行借款及來自高速公路合作夥伴及／或我們之貸款。現金之主要用途為高速公路的營運開支，包括路費經營開支及行政開支。於往績記錄期間直至最後實際可行日期，本集團及高速公路合作公司未曾出現任何流動資金短缺。

本集團管理資本以確保本集團之實體可持續經營，同時透過優化債務結餘及股權架構平衡提升股東回報。本集團的資本結構包括本公司擁有人應佔權益(包括資本及儲備)。本集團管理層定期審閱資本結構並考慮資本成本及與各類別資本相關的風險，及透過發行新股份或新增債務或贖回現有債務來平衡其整體資本結構。

## 財務資料

高速公路合作公司管理資本以確保彼等可持續經營，同時透過優化債務結餘及股權架構平衡最小化資本成本及最大化股東回報。高速公路合作公司的資本結構包括資本、儲備、銀行貸款及股東貸款(如適用)。高速公路合作公司之管理層定期審閱及管理資本結構。

展望未來，本集團預期結合運用各種來源(包括來自高速公路合作公司之現金分派、銀行借款、資本市場活動籌集之資金及全球發售之所得款項淨額)為其可預見的營運資金、資本開支及其他資本需求提供資金。

### 營運資金充足性

考慮本集團來自高速公路合作公司之預期現金分派及全球發售之估計所得款項淨額後，董事及本公司認為，本集團擁有充足營運資金應付其目前及自本招股章程日期起十二個月的資金需求。

董事確認，本集團於往績記錄期間在償還應付款項、銀行借款及其他債務融資義務方面並無任何重大違約，亦無違反財務契諾。

### 本集團之現金流量

下表載列於所示期間本集團之選定現金流量數據：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
經營活動所用現金淨額 .....	(75,952)	(94,988)	(61,820)
投資活動產生之現金淨額 .....	93,196	482,250	615,516
融資活動所用現金淨額 .....	(76,642)	(326,039)	(347,662)
現金及現金等價物增加／ (減少)淨額 .....	(59,398)	61,223	206,034
年初現金及現金等價物 .....	160,806	101,439	156,986
匯率變化之影響 .....	31	(5,676)	(19,992)
年末現金及現金等價物， 指銀行結餘及現金 .....	101,439	156,986	343,028

### 經營活動所用現金淨額

由於業務性質使然，本集團並無自其經營活動產生充足的現金流入。本集團之主要現金流入來源為高速公路合作公司收取之現金分派。此等現金分派列賬為來自合作公司之現金分派，根據相關會計規則歸類於合併現金流量表投資活動項下。

2016年的經營活動所用現金淨額為6.18千萬港元，主要由於經營所用現金4.43千萬

---

## 財務資料

---

港元及已付所得稅1.75千萬港元所致。經營活動所用現金主要包括年內溢利3.566億港元，經本集團分佔合作公司之業績4.269億港元所調整。

2015年的經營活動所用現金淨額為9.50千萬港元，主要由於經營所用現金5.27千萬港元及已付所得稅4.22千萬港元所致。經營活動所用現金主要包括年內溢利2.117億港元，經本集團分佔合作公司之業績2.745億港元所調整。

2014年的經營活動所用現金淨額為7.60千萬港元，主要由於經營所用現金5.53千萬港元及已付所得稅2.06千萬港元所致。經營活動所用現金主要包括年內溢利1.190億港元，經本集團分佔合作公司之業績1.845億港元所調整。

### 投資活動產生之現金淨額

投資活動產生之現金主要反映來自高速公路合作公司之現金分派以及同系附屬公司及最終控股公司向本集團作出之還款。投資活動所用現金主要反映截至2014年至2016年止年度本集團向同系附屬公司作出之墊款、收購一家合作公司及2014年度向合作公司出資。本集團自合作公司收取現金分派。倘且當本集團有剩餘銀行結餘及現金時，則本集團根據彼等之融資需要向其同系附屬公司及最終控股公司作出現金墊款，隨後定期收取該等公司之還款。有關給予其同系附屬公司及最終控股公司之現金墊款(即初始階段之現金流出)及相應後續還款乃於合併現金流量表內列作本集團來自投資活動之現金，有關列賬符合相關會計規則。

2016年，投資活動產生之現金淨額為6.155億港元。此主要歸因於自合作公司收取之現金分派5.204億港元、來自合作公司之貸款結算4.63千萬港元，及來自本集團同系附屬公司的還款淨額3.85千萬港元。

2015年，投資活動產生之現金淨額為4.822億港元。此主要歸因於收取合作公司之現金分派4.688億港元及合作公司償還貸款5.56千萬港元，惟由向本集團之同系附屬公司作出墊款淨額8.95千萬港元所抵銷。

2014年，投資活動產生之現金淨額為9.32千萬港元。此主要歸因於收取合作公司之現金分派4.633億港元、來自最終控股公司之還款4.430億港元及招投標按金之退款1.90億港元，惟由(i)向本集團之同系附屬公司作出墊款淨額3.977億港元，(ii)收購一家合作公司3.430億港元及(iii)向合作公司出資3.788億港元所抵銷。

## 財務資料

### 融資活動所用現金淨額

融資活動所用現金主要反映向最終控股公司支付股息及還款。融資活動產生之現金主要反映來自最終控股公司之墊款。本集團自其最終控股公司獲得資金以支付各種費用，隨後以現金股息或現金墊款之形式定期向其最終控股公司償還資金。自最終控股公司獲得的融資(即初始階段之現金流入)及支付予最終控股公司的後續還款於合併現金流量表內列作本集團來自融資活動之現金流量，有關列賬符合相關會計規則。

2016年，融資活動所用現金淨額為3.477億港元，主要歸因於來自最終控股公司的還款。

2015年，融資活動所用現金淨額為3.260億港元。此主要歸因於本集團派付股息3.764億港元及向一家合作公司還款4.65千萬港元，惟由最終控股公司向本集團作出墊款淨額9.68千萬港元所抵銷。

2014年，融資活動所用現金淨額為7.66千萬港元。此主要歸因於本集團派付股息5.044億港元，惟由最終控股公司向本集團作出墊款3.813億港元及來自一家合作公司的墊款4.65千萬港元所抵銷。

### 本集團收取高速公路合作公司之現金分派

由於本集團的主營業務是投資高速公路，故本集團的主要收入來源為收取高速公路合作公司之現金分派。對高速公路合作公司而言，其可供分派現金一般為於收費站所收取之路費收入及高速公路沿線同行之車輛所產生路費收入權益及其他附加收入(扣除運營及其他成本)。更多詳情，見「高速公路項目 — 現金分派」。

下表載列於所示期間本集團收取高速公路合作公司之現金分派：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>收取現金分派</b>			
保津高速公路合作公司 .....	224,512	148,604	200,949
唐津高速公路合作公司 .....	47,658	102,464	134,185
長益高速公路合作公司 .....	140,977	164,565	168,564
龍城高速公路合作公司 .....	—	—	—
馬巢高速公路合作公司 .....	—	—	—
所有高速公路合作公司 .....	413,147	415,633	503,698
已處置業務 .....	50,199	53,184	16,733
	<u>463,346</u>	<u>468,817</u>	<u>520,431</u>

## 財務資料

2015年，本集團收取高速公路合作公司之現金分派為4.156億港元，與2014年的4.132億港元相比保持相對穩定。更多詳情，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」。

本集團收取高速公路合作公司之現金分派由2015年的4.156億港元增加8.81千萬港元或21.2%至2016年的5.037億港元。該增加主要由於保津、長益、龍城及馬巢高速公路的日均車流量增加所致。與個別高速公路合作公司相關的主要趨勢，見「補充財務資料 — 高速公路合作公司之經營業績」。

### 流動資產及負債

下表載列截至所示日期本集團的流動資產及流動負債：

	截至12月31日			截至
	2014年	2015年	2016年	4月30日
	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>流動資產</b>				
其他應收款項及預付款項 .....	186,940	181,276	2,971	7,599
應收最終控股公司款項 .....	—	—	118,862	725,250
應收同系附屬公司款項 .....	645,789	711,437	628,206	—
貸款予合作公司 .....	146,675	134,976	126,059	126,059
銀行結餘及現金 .....	101,439	156,986	343,028	533,502
	<u>1,080,843</u>	<u>1,184,675</u>	<u>1,219,126</u>	<u>1,392,410</u>
<b>流動負債</b>				
其他應付款項及應計費用 .....	4,409	4,806	12,840	24,956
應付最終控股公司款項 .....	383,733	462,873	—	—
應付合作公司款項 .....	46,459	—	—	—
應付所得稅 .....	—	463	—	—
	<u>434,601</u>	<u>468,142</u>	<u>12,840</u>	<u>24,956</u>
<b>流動資產淨額</b> .....	<u>646,242</u>	<u>716,533</u>	<u>1,206,286</u>	<u>1,367,454</u>

截至2014年、2015年及2016年12月31日及2017年4月30日（「債項日期」），我們的流動資產淨額分別為6.462億港元、7.165億港元、12.603億港元及13.675億港元。

我們的流動資產淨額由截至2014年12月31日的6.462億港元增加7.03千萬港元或10.9%至截至2015年12月31日的7.165億港元。該增加主要由於(i)路勁基建集團內不同實體之間根據業務需求進行資源分配而導致應收同系附屬公司款項增加，(ii)因(a)出售其已處置業務產生之所得款項及(b)來自高速公路合作公司之現金分派增加而導致本集團銀行結餘及現金增加，及(iii)向一家合作公司還款而導致應付該合作公司款項減少，惟由因支持本集團業務發展向我們墊款而導致應付最終控股公司款項增加所抵銷。

---

## 財務資料

---

我們的流動資產淨額由截至2015年12月31日的7.165億港元增加4.898億港元或68.4%至截至2016年12月31日的12.063億港元。該增加主要由於(i)因我們向路勁基建還款使得應付最終控股公司路勁基建款項的減少，及(ii)因支持路勁基建的業務發展向其作出墊款令應收路勁基建的款項增加；及(iii)因2016年宣派及支付股息未用盡銀行結餘及現金(與2015年宣派及派付股息的情況不同)所致。

我們的流動資產淨額由截至2016年12月31日的12.063億港元增加1.612億港元或13.4%至截至2017年4月30日的13.675億港元。該增加主要由於自高速公路合作公司收取的現金分派增加而導致銀行結餘及現金增加，部分由彼等償還我們的還款淨額導致應收路勁基建集團內不同實體款項減少所抵銷。

### 債項

於往績記錄期間，本集團並無於集團層面產生銀行貸款。本集團主要透過收取高速公路合作公司之現金分派及來自關連方之借款應付其資金需求。日後，本集團將利用現金分派產生之資金及從資本市場募集之資金為其營運資金撥資，履行其債務要求(如有)及為其資本開支撥資。本集團亦可能訂立銀行貸款協議。

於往績記錄期間，高速公路合作公司主要透過在收費站收取的路費收入及通過高速公路的車輛之路費收入權益為其資金需求撥資。除高速公路合作公司之自有資金外，若干高速公路合作公司亦通過來自相關合作公司合作夥伴之貸款及／或銀行貸款為其資金需求撥資。日後，高速公路合作公司將繼續利用類似資金來源為其營運資金撥資，履行其債務要求(如有)及為其資本開支撥資。

## 財務資料

### 本集團應付及應收關連方之債項

於往績記錄期間及截至2017年4月30日，除來自其關連方借款外，本集團並無於集團層面產生貸款或借款。下表載列截至所示日期本集團涉及關連方之結餘：

	截至12月31日			截至
	2014年	2015年	2016年	4月30日
	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>應收以下各方款項：</b>				
<b>最終控股公司</b>				
路勁基建.....	—	—	118,862	725,250
<b>同系附屬公司</b>				
雋御管理顧問(廣州)有限公司.....	645,789	711,437	628,206	—
<b>應收關連方款項總計：</b>	<b>645,789</b>	<b>711,437</b>	<b>747,068</b>	<b>725,250</b>
<b>應付以下各方款項：</b>				
<b>最終控股公司</b>				
路勁基建.....	383,733	462,873	—	—
<b>合作公司</b>				
河北唐津高速公路有限公司.....	46,459	—	—	—
<b>應付關連方款項總計：</b>	<b>430,192</b>	<b>462,873</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>涉及關連方之結餘淨額：</b>	<b>215,597</b>	<b>248,564</b>	<b>747,068</b>	<b>725,250</b>

上表所列全部應付／應收關連方款項無抵押、免息且須按要求償還。該等款項均為非貿易性質，且指本集團與最終控股公司或同系附屬公司之間的集團內融資。

涉及關連方之結餘淨額由截至2014年12月31日的2.156億港元增至截至2015年12月31日的2.486億港元。該增加主要由於(i)應收雋御管理顧問(廣州)有限公司款項增加，原因是為支持其業務發展向該公司提供的營運資金增加，及(ii)因我們還款使得應付河北唐津高速公路有限公司款項減少。該增加由應付路勁基建款項增加所抵銷，主要原因是為支持我們業務發展，於2015年其向本集團提供營運資金。

涉及關連方的結餘淨額由截至2015年12月31日的2.486億港元增至截至2016年12月31日的7.471億港元。該增加主要由於我們向路勁基建還款及因我們向路勁基建墊款支持其業務發展令應收路勁基建款項增加。

截至2017年4月30日涉及關連方的結餘淨額相對保持穩定，為7.253億港元，而截至2016年12月31日為7.471億港元。

全部應收及應付關連方款項將於上市前結清。

於往績記錄期間，本集團來自其關連方的借款概無載有任何重大契諾。



---

## 財務資料

---

截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，本集團支付予路勁基建的股息分別為5.044億港元、3.764億港元及零。路勁中國已於2017年6月19日向餘下路勁基建集團宣派股息7.400億港元，用以抵銷路勁中國付款責任的方式結算餘下路勁基建集團與本集團之間的未結清經常項目。

### 高速公路合作公司之債項

於往績記錄期間及截至2017年4月30日，長益高速公路合作公司、龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司有計息銀行借款及來自本集團及／或我們各個高速公路合作夥伴的貸款往績記錄期間及截至同日，保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司並無來自我們或我們各個高速公路合作夥伴的任何計息銀行借款或貸款。

#### 長益高速公路合作公司

截至2014年、2015年及2016年12月31日，長益高速公路的銀行借款分別為2.581億港元、1.984億港元及1.390億港元。截至同日，長益高速公路來自本集團的貸款分別為2.581億港元、1.984億港元及1.390億港元，全部貸款為無抵押。截至2014年、2015年及2016年12月31日，金額分別為2.065億港元、1.488億港元及9.26千萬港元計入非流動資產的本集團貸款金額乃於2019年10月到期，餘下金額將於各報告期末一年內到期，且計入本集團合併財務狀況表之流動資產。

於往績記錄期間，長益高速公路合作公司之銀行借款及來自本集團的貸款的利率較中國人民銀行設定之貸款利率高出10%。於往績記錄期間，銀行借款及來自本集團之貸款減少乃主要由於長益高速公路合作公司的部分還款所致。長益高速公路合作公司之銀行借款及來自本集團的貸款的平均利率由2014年的7.14%降至2015年的6.05%，並進一步降至2016年的5.39%，主要由於2015年按照政府寬鬆的貨幣政策中國人民銀行下調貸款利率所致。

長益高速公路合作公司的銀行借款由截至2016年12月31日的1.390億港元降至截至2017年4月30日的1.145億港元。長益高速公路合作公司來自本集團之貸款由截至2016年12月31日的1.390億港元降至截至2017年4月30日的1.145億港元。兩項下降乃由於長益高速公路合作公司的部分還款所致。

於往績記錄期間，長益高速公路合作公司並無違反任何有關其銀行借款或本集團所借出貸款的重大契諾。

## 財務資料

下表載列截至所示日期長益高速公路合作公司計息銀行借款之到期情況：

	截至12月31日			截至
	2014年	2015年	2016年	4月30日
	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>須償還的銀行貸款</b>				
一年內 . . . . .	51,624	49,610	46,332	45,828
兩至五年(包括首尾兩年) . . . . .	206,460	148,792	92,631	68,708
五年以上 . . . . .	—	—	—	—
<b>總計 . . . . .</b>	<b>258,084</b>	<b>198,402</b>	<b>138,963</b>	<b>114,536</b>

### 龍城高速公路合作公司

截至2014年、2015年及2016年12月31日，龍城高速公路合作公司的銀行借款分別為35.406億港元、33.902億港元及31.435億港元。於往績記錄期間，龍城高速公路合作公司擁有未償還的銀團貸款，附帶的利率與中國人民銀行設定的貸款利率相同。於往績記錄期間，銀行借款減少主要由於龍城高速公路合作公司於2015年及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。龍城高速公路合作公司之銀行借款的平均利率由2014年的6.55%降至2015年的6.15%，並進一步降至2016年的4.9%，主要由於2015年按照政府寬鬆的貨幣政策中國人民銀行調低貸款利率。

截至2014年、2015年及2016年12月31日，龍城高速公路來自某龍城高速公路合作夥伴及我們的貸款分別為1.967億港元、1.890億港元及1.765億港元，其中約8.88千萬港元、8.54千萬港元及7.97千萬港元乃由我們作出。本集團向龍城高速公路合作公司作出的貸款為無抵押、免息及於一年內到期。該貸款的到期日每年進行更新。於往績記錄期間，龍城高速公路來自某龍城高速公路合作夥伴及我們的貸款減少乃主要由於2015年及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。

截至2017年4月30日，龍城高速公路合作公司的銀行借款為31.093億港元。截至同日，龍城高速公路合作公司來自龍城高速公路合作夥伴及我們之貸款為1.747億港元。

於往績記錄期間，龍城高速公路合作公司並無違反任何有關其銀行借款或向龍城高速公路合作夥伴或我們貸款的重大契諾。

## 財務資料

下表載列截至所示日期龍城高速公路合作公司計息銀行借款之到期情況：

	截至12月31日			截至
				4月30日
	2014年	2015年	2016年	2017年
	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>須償還的銀行貸款</b>				
一年內 . . . . .	177,665	24,390	45,558	45,062
兩至五年(包括首尾兩年) . . . . .	1,218,274	548,780	785,877	777,320
五年以上. . . . .	2,144,670	2,817,074	2,312,073	2,286,896
<b>總計 . . . . .</b>	<b><u>3,540,609</u></b>	<b><u>3,390,244</u></b>	<b><u>3,143,508</u></b>	<b><u>3,109,278</u></b>

### 馬巢高速公路合作公司

截至2014年、2015年及2016年12月31日，馬巢高速公路合作公司的銀行借款分別為1.269億港元、20.900億港元及19.083億港元。於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司擁有未償還的銀行借款，與中國人民銀行設定的貸款利率掛鉤，另附不同額外利差。銀行借款由截至2014年12月31日的1.269億港元增至截至2015年12月31日的20.900億港元，主要由於2015年高速公路合作公司提取一筆銀行貸款償還來自馬巢高速公路合作夥伴及我們之貸款所致。銀行借款由截至2015年12月31日的20.900億港元減至截至2016年12月31日的19.083億港元，主要由於銀行借款獲部分償還。馬巢高速公路合作公司之銀行借款的固定利率由截至2014年的6.0%上調至截至2015年的6.2%，主要是由於透過利率較高的銀行貸款為來自馬巢高速公路合作夥伴及我們的貸款進行再融資。利率由2015年的6.2%降至2016年的5.3%，主要由於2015年按照政府寬鬆的貨幣政策中國人民銀行下調貸款利率。

截至2014年、2015年及2016年12月31日，馬巢高速公路來自馬巢高速公路合作夥伴及我們的貸款分別為19.289億港元、零及零，其中0.62千萬港元、零及零乃由本集團作出。本集團向馬巢高速公路合作公司作出的貸款為無抵押及附有年固定利率6.0%。來自馬巢高速公路合作夥伴及我們的貸款由截至2014年12月31日的19.289億港元減至截至2015年12月31日的零，主要由於馬巢高速公路合作公司全數償還貸款所致。

截至2017年4月30日，馬巢高速公路合作公司的銀行借款為18.800億港元。截至同日，馬巢高速公路合作公司並無任何來自馬巢高速公路合作夥伴或我們之貸款。

除本節所披露者外，於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司並無違反任何有關其銀行借款或向馬巢高速公路合作夥伴或我們貸款的重大契約。

## 財務資料

下表載列截至所示日期馬巢高速公路合作公司計息銀行借款之到期情況：

	截至12月31日			截至
	2014年	2015年	2016年	4月30日
	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>須償還的銀行貸款</b>				
一年內 .....	126,904	16,220	18,793	63,650
兩至五年(包括首尾兩年) .....	—	635,488	592,027	555,671
五年以上 .....	—	1,438,292	1,297,494	1,260,722
<b>總計 .....</b>	<b>126,904</b>	<b>2,090,000</b>	<b>1,908,314</b>	<b>1,880,043</b>

於往績記錄期間，馬巢高速公路合作公司違反與國家開發銀行(「國開行」)及交通銀行(「交行」)的相關抵押協議內的契諾，同時引致違反於有關貸款協議內的相關契諾。下表載列貸款協議及違反契諾的詳細資料：

貸款銀行	主要條款	違反的契諾(「違約」)
國開行	<b>借款日期：</b> 2013年2月27日  <b>本金額：</b> 人民幣1,000,000,000元  <b>截至2016年12月31日的結餘：</b> 人民幣1,000,000,000元  <b>馬巢高速公路合作公司抵用的路費收入百分比：</b> 100%	<b>抵押協議：</b>  a. 避免未經國開行書面同意作出額外抵押；及  b. 按規定比例將馬巢高速公路合作公司的路費收入存入國開行指定的賬戶。  因違反抵押協議內的上述契諾導致違反貸款協議的相關契諾。
交行	<b>借款日期：</b> 2015年1月14日  <b>本金額：</b> <b>貸款融通A：</b> 人民幣600,000,000元  <b>貸款融通B：</b> 人民幣200,000,000元  <b>截至2016年12月31日的結餘：</b> 人民幣385,600,000元  <b>馬巢高速公路合作公司抵用的路費收入百分比：</b> 100%	<b>抵押協議：</b>  a. 並不存在其他抵押；及  b. 將全部馬巢高速公路合作公司的路費收入存入交行指定的賬戶。  因違反抵押協議內的上述契諾導致違反貸款協議的相關契諾。

為籌備上市，本集團檢討其與高速公路合作公司遵守貸款及抵押協議契諾的情況並發現馬巢高速公路合作公司未遵守若干該等契諾。此後，本集團與馬巢高速公路合作公司已採取若干行動，與相關銀行討論該等違約的重大性。

---

## 財務資料

---

馬巢高速公路合作公司已於2017年3月分別收到國開行及交行的確認函(各為一份「**確認函**」及統稱為「**該等確認函**」)，確認(i)馬巢高速公路合作公司已於截至有關日期及時償還全部本金及利息；(ii)貸款協議及相關擔保及／或抵押協議(如適用)將繼續有效；(iii)儘管違約，但馬巢高速公路合作公司於有關日期前的違約行為並未影響協議所載安排；(iv)馬巢高速公路合作公司可繼續使用貸款及於合約期限內的餘下部分按原計劃還款；及(v)銀行將不會於合約期限的餘下時間內提前償還貸款之要求，惟須按時悉數償還本金及利息。

以上所述與交行訂立之抵押協議及與工行訂立日期為2015年1月14日之貸款協議(貸款金額為人民幣600,000,000元，其中人民幣289,900,000元於2016年12月13日尚未償還)均規定，相關借款銀行須被指定為馬巢高速公路合作公司若干保險項下的第一受益人。儘管未遵守該規定，各相關銀行已確認，聯席保薦人進行之盡職調查面談中，相關銀行並不認為標準文件所載相關條文適用於馬巢高速公路合作公司之案件，且據此，並不要求符合該等條文之規定及任何不合規事宜將不會對馬巢高速公路合作公司引致任何後果。

此外，我們已獲中國法律顧問告知，鑒於(i)銀行知悉馬巢高速公路合作公司的做法並未嚴格遵守協議，但從未提出任何異議；(ii)確認函表明(除其他事項外)：(a)有關協議將繼續有效，(b)馬巢高速公路合作公司可繼續動用貸款及按原定計劃於合約餘下期限內作出還款，及(c)銀行將不會要求於合約餘下期限內提前償還貸款，惟須按時悉數償還本金及利息；及(iii)與有關銀行盡職調查面談取得的確認表示(如適用)，(a)確認函仍屬有效且具效力；(b)相關銀行並不認為標準文件所載相關條文適用於馬巢高速公路合作公司之案件，且據此，並不要求符合該等條文之規定及任何不合規事宜將不會對馬巢高速公路合作公司引致任何後果，彼等認為，(i)根據中國合同法，馬巢高速公路合作公司的做法(雖然未完全符合所述規定)並非終止相關貸款協議的原因，(ii)未償還銀行借款將不會被要求提前償還，(iii)馬巢高速公路合作公司將不會引致有關違約的其他負債，及(iv)有關違約將不會對馬巢高速公路合作公司造成任何重大不利影響。

根據上文所述事實、該等確認函、盡職調查面談的確認及本公司中國法律顧問的意見，董事認為違約於日後不太可能觸發任何重大法律或經濟後果。違約僅限於馬巢高速公路合作公司，而不影響其他高速公路合作公司。

---

## 財務資料

---

然而，概不保證這些確認將不會遭撤回。倘馬巢高速公路合作公司違反任何銀行契諾或倘任何確認遭撤回，貸款協議內的交叉違約條款可能觸發及銀行可能(除其他事項外)於關鍵時間要求提前償還未償還貸款及／或調低授予馬巢高速公路合作公司的信貸額度。更多詳情請參閱「風險因素－與我們的業務及經營有關的風險－我們高速公路合作公司之一未履行銀行契諾或會導致提前償還貸款之要求及／或調低授予該高速公路合作公司之信貸限額」。我們已落實額外內部控制措施防止再次發生相關貸款合約的違約事件。更多詳情請參閱「業務－內部控制及風險管理政策－加強內部控制」。

除本節上文所披露者外，董事確認，於往績記錄期間及直至最後實際可行日期，本集團及高速公路合作公司並無拖欠或延遲任何銀行融通項下的任何付款或償付，亦無於按我們可接受的商業條款取得銀行融通方面經歷任何困難。除財務資料一節所披露者外，截至本招股章程日期，本集團及高速公路合作公司並無任何重大外部債務融資計劃。

### 貸款融通

#### 本集團

截至2016年12月31日，本集團並無任何銀行借款或貸款融通。

#### 保津高速公路合作公司

截至2016年12月31日，保津高速公路合作公司並無任何銀行借款或貸款融通。

#### 唐津高速公路合作公司

截至2016年12月31日，唐津高速公路合作公司並無任何銀行借款或貸款融通。

#### 長益高速公路合作公司

於2011年7月，長益高速公路合作公司(作為借方)與中國招商銀行(作為貸方)訂立總額達人民幣294,000,000元之固定資產信貸融通(經於2011年8月修訂)。

- 目的：為長益高速公路的大規模修繕撥資
- 利率：中國人民銀行設定的五年期貸款利率(每月進行調整)
- 到期日：2019年7月18日
- 擔保：由長益高速公路合作夥伴擔保

#### 重大契約及違約事件概要

上述貸款融通亦包含若干慣例條款，可能限制借方及(如相關)擔保方(除其他事項外)：(i)未經貸方事先書面同意，訂立任何重大交易，包括但不限於合併、分立、重組、股

---

## 財務資料

---

權轉讓、合資、財產轉讓、變更股權結構及外商投資；(ii)出售任何重大財產或資產；及(iii)對其股權進行任何重大變更。此外，貸款融通亦要求借方：(i)將運營高速公路所取得的路費收入存入貸方指定賬戶；(ii)允許貸方監控動用指定賬戶內50%的資金的使用；及(iii)確保不會拖欠大規模修繕的付款。

上述貸款融通亦包含若干常見違約事件，包括但不限於：(i)借方或擔保方(如適用)違反任何義務；(ii)違反貸款協議的若干條款及聲明及保證且未採取補救措施；及(iii)發生與借方金額超過人民幣0.5千萬元任何債務有關的違約且未能於違約發生三個月內解決有關違約。

發生違約事件後，貸方可(除其他事項外)要求加速還款並直接從在貸方開設的指定賬戶扣除未償還貸款餘額。

### 龍城高速公路合作公司

於2011年1月，龍城高速公路合作公司(作為借方)與幾家貸方(上海浦東發展銀行作為牽頭銀行)訂立總額達人民幣2,950,000,000元之銀團貸款。該貸款融通其後於2012年1月及2015年5月修訂。

- 目的：為龍城高速公路的建設及償還該建設工程的股東貸款撥資
- 利率：中國人民銀行設定的五年期貸款利率(每月調整)
- 到期日：2028年11月20日
- 保證：銀團貸款由抵押已竣工的龍城高速公路之收費權產生的應收款項作保證。

### 重大契約及違約事件概要

上述貸款融通包含若干慣例條款，可能限制借方(除其他事項外)：(i)就其財產或資產設立任何擔保權益；(ii)出售、租賃、轉讓或以任何其他方式處置其重大資產；(iii)未經貸方事先同意(a)訂立任何合併、分立、合約經營或任何類似安排，(b)減低註冊資本，(c)引致任何債務(許可債務除外)，或(d)作出投資(許可投資除外)。此外，貸款融通亦要求借方不得(i)向任何其他貸方抵押龍城高速公路的收費權或(ii)在全數償還當年到期的貸款之前或銀團認為不宜作出分派之時分派利潤或股息。

上述銀團貸款亦包含若干常見違約事件，包括但不限於：(i)借方違反貸款協議下任何義務；(ii)任何聲明或保證的重大違反；(iii)就借方總金額超過人民幣1.0千萬元任何債

---

## 財務資料

---

務進行債務重組、交叉違約或交叉加速到期；(iv)停止經營、解散、清算、清盤、重組或類似法律程序；(v)變更控股權，即此晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司(其中一名龍城高速公路合作夥伴)不再持有借方51%或以上的股權；及(vi)清算或沒收借方超過人民幣1.0千萬元的總資產及該等資產未能於有關清算或沒收三個月內釋放。

發生違約事件後，貸方可(除其他事項外)要求加速還款。

### 馬巢高速公路合作公司

#### 1. 日期為2013年2月27日金額為人民幣1,500,000,000元之貸款融通

於2013年2月，安徽省交通控股集團有限公司(馬巢高速公路合作夥伴)(作為借方)與國開行(作為貸方)訂立總金額達人民幣1,500,000,000元的貸款融通(於2014年12月30日修訂，據此安徽省馬巢高速公路合作公司替換為該貸款的借方，及貸款金額下調為人民幣1,000,000,000元)。

- 目的：為馬巢高速公路的建設撥資
- 利率：中國人民銀行設定的五年期貸款利率(中國人民銀行每次調息時調整)
- 到期日：2036年2月27日
- 擔保：貸款(經修訂及重列)分別由馬巢高速公路合作夥伴及上海雋翔房地產開發有限公司(我們的一名關連方)擔保51%及49%的金額。
- 保證：貸款亦由抵押馬巢高速公路的所有收益作保證。

#### 2. 日期為2015年1月14日金額為人民幣800,000,000元之信貸融通

於2015年1月，馬巢高速公路合作公司(作為借方)與交行(作為貸方)訂立一筆總金額達人民幣600,000,000元的貸款融通(「貸款融通A」)及一筆總金額達人民幣200,000,000元的貸款融通(「貸款融通B」)。

- 目的：  
貸款融通A：為向馬巢高速公路合作夥伴之貸款再融資，以支持馬巢高速公路的建設  
貸款融通B：為馬巢高速公路的建設撥資
- 利率：  
貸款融通A：較中國人民銀行設定的五年期貸款利率高出4.83%(每年調整)



---

## 財務資料

---

貸款融通B：較中國人民銀行設定的五年期貸款利率高出6%（每年調整）

- 到期日：2020年12月31日
- 擔保：貸款分別由馬巢高速公路合作夥伴及上海雋翔房地產開發有限公司（一名關連方）擔保51%及49%的金額。
- 保證：貸款亦由抵押馬巢高速公路的收費權作保證。

### 3. 日期為2015年4月29日金額為人民幣600,000,000元之貸款融通

於2015年4月，馬巢高速公路合作公司（作為借方）與中國工商銀行（作為貸方）訂立總金額達人民幣600,000,000元的貸款融通。

- 目的：為馬巢高速公路之運營及取代交行貸款撥資。
- 利率：中國人民銀行設定的五年期貸款利率（每12個月進行調整）
- 到期日：2030年4月25日
- 保證：貸款由抵押馬巢高速公路的收費權作保證。

### 重大契約及違約事件概要

上述貸款融通包含若干慣例條款，可能限制借方及（如相關）擔保方（除其他事項外）：**(i)**出售、給予、租賃、借出、轉讓、按揭、抵押或處置其重大資產；**(ii)**變更其組織架構，包括但不限於任何訂約、租賃、合資、合併、分立、設立附屬公司、轉讓股權、轉讓財產及減少註冊資本；**(iii)**進行國外投資；**(iv)**在全數償還當年到期的貸款之前派付現金股息；或**(v)**向第三方提供擔保。此外，貸款融通亦要求借方：**(i)**對其項目投購充足保險並指定各個貸款銀行為相關保單的主要受益人；及**(ii)**在貸方開設一個特別賬戶及將運營高速公路所取得的路費收入存入該等賬戶。

上述貸款融通亦包含若干常見違約事件，包括但不限於：**(i)**借方違反貸款下任何義務；**(ii)**任何聲明或保證的重大違反；**(iii)**就借方的任何債務交叉違約及交叉加速到期；**(iv)**清算、清盤、重組或類似法律程序；**(v)**借方信貸評級降低；及**(vi)**針對借方或其管理層之任何爭議、法律或行政程序或任何可能對借方履行貸款項下義務之能力造成不利影響的其他事件。

發生違約事件後，貸方可要求加速償還以上所有貸款融通下的未償還款項，而就上述部分貸款融通而言，可能直接從指定賬戶扣除欠款。

## 財務資料

### 債項聲明

#### 借款及或然負債

截至2017年4月30日之營業結束時(就本債項聲明之最後實際可行日期)，本集團概未擁有任何尚未償還之銀行透支、銀行借款或貸款融通。於同日，雖然本集團並無未動用銀行借款，且我們已接獲香港上海滙豐銀行有限公司及星展銀行有限公司之承諾函，確認本金額分別為7.5億港元的承諾性定期貸款(作營運資金用途)及2.5千萬美元的承諾性定期貸款(可於上市後12個月內提取作未來收購用途)之可用性。各承諾性貸款須待上市完成後方可獲得，並可於簽署相關合約文件後提取，惟須受相關各方訂立的各自貸款文件之條件所規限。該等貸款無須餘下路勁基建集團任何成員公司提供擔保或抵押。

截至2017年4月30日，高速公路合作公司尚未償還銀行借款的總額及來自本集團及／或我們各高速公路合作夥伴的貸款分別為51.038億港元及2.892億港元。高速公路合作公司的未動用銀行借款為3.417億港元。

有關本集團或然負債之詳情，請見「合約義務—或然負債」。

截至2017年4月30日，除上文所披露者外，本集團及高速公路合作公司並無任何其他借款、押記、按揭、債券、或已發行或未償還、或已授權或以其他方式設立但未發行之債券、或其他類似債項、租購及融資租賃承擔、承兌負債、承兌信貸、任何擔保或其他重大或然負債。

自2017年4月30日起直至本招股章程日期，本集團及高速公路合作公司之債項及或然負債(惟由本集團成員公司所擔保的餘下路勁基集團的付款責任除外)並無任何重大不利變動。該等擔保將於上市後解除。

### 資本開支

#### 歷史資本開支

於往績記錄期間，本集團並無重大資本開支。

下表載列於所示期間高速公路合作公司之資本開支：

截至2014年12月31日止年度						
京津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計	
千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	
購買物業、廠房及設備項目 .....	8,744	21,574	9,658	2,402	3,302	45,680
與大規模修繕有關的成本 .....	52,753	185,432	—	—	—	238,185
	61,497	207,006	9,658	2,402	3,302	283,865

## 財務資料

截至2015年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
購買物業、廠房及設備項目 .....	5,715	32,531	10,448	1,723	2,334	52,751
與大規模修繕有關的成本 .....	47,407	98,372	—	—	—	145,779
	<u>53,122</u>	<u>130,903</u>	<u>10,448</u>	<u>1,723</u>	<u>2,334</u>	<u>198,530</u>

截至2016年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	總計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
購買物業、廠房及設備項目 .....	4,205	7,458	4,132	1,808	259	17,862
與大規模修繕有關的成本 .....	17,868	4,585	—	—	—	22,453
	<u>22,073</u>	<u>12,043</u>	<u>4,132</u>	<u>1,808</u>	<u>259</u>	<u>40,315</u>

於往績記錄期間，高速公路合作公司之資本開支包括物業、廠房及設備的開支及與大規模修繕有關的成本。除高速公路合作公司自身的資金外，高速公路合作公司主要透過來自相關高速公路合作夥伴之貸款或銀行貸款為其資本開支提供資金。

於往績記錄期間，龍城高速公路合作公司於2014年、2015年及2016年就餘下建設工程竣工所產生的施工成本分別為24.16千萬港元、4.99千萬港元及2.86千萬港元，馬巢高速公路合作公司於2014年、2015年及2016年就餘下建設工程竣工所產生的基礎設施費用分別為20.50千萬港元、3.01千萬港元及1.31千萬港元。

### 計劃資本開支

截至最後實際可行日期，本集團於集團層面就截至2017年12月31日止之各年度並無重大計劃開支。

截至最後實際可行日期，高速公路合作公司於截至2017年12月31日止年度的計劃開支估計約為1.025億港元，其中1.54千萬港元將由本集團出資，主要包括於龍城高速公路建造一個新的互通立交。

### 合約義務

#### 資本承擔

於往績記錄期間，除下文所載列的經營租賃承擔外，本集團概無任何重大資本承擔。

## 財務資料

### 經營租賃承擔

#### 作為出租人

於往績記錄期間，本集團向租戶分租辦公室。下表載列截至所示日期最低未來租賃付款：

	截至12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
一年內 .....	—	2,252	2,511
兩至五年(包括首尾兩年) .....	—	3,024	278
	—	5,276	2,789

#### 作為承租人

於往績記錄期間，本集團(作為承租人)根據經營租賃租賃若干辦公室。下表載列截至所示日期本集團對不可撤銷經營租約之未來最低租賃付款有以下到期未償還之承擔：

	截至12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
一年內 .....	531	4,046	4,020
兩至五年(包括首尾兩年) .....	—	4,305	445
	531	8,351	4,465

該承擔指本集團應付寫字樓物業之租約，租賃期由一至三年不等。每月租金為固定並於租期內確認。

### 或然負債

本集團已就授予銀行融資及由餘下路勁基建集團成員公司發行的優先票據及永續資本證券向最終控股公司提供聯合財務擔保。截至2014年、2015年及2016年12月31日及2017年4月30日，已擔保金額分別為94.267億港元、94.588億港元、93.896億港元及119.003億港元。我們的董事認為，擔保的公允值不重大。本集團若干成員公司亦將就路勁基建於2017年4月30日之後宣佈會由餘下路勁基建集團一家成員公司在發行完成後發行的3.0億美元永續資本證券提供擔保。根據全部該等票據或永久資本證券條款的規定或以其他方式通過相關銀行借款再融資，由本集團成員公司提供的該等擔保將於上市完成時解除。

截至最後實際可行日期，除上述不會於上市後獲解除之擔保外，本集團並無任何重大或然負債或擔保。我們目前並無牽涉任何重大法律程序，亦不知悉有任何涉及我們的未決或潛在重大法律程序。

於往績記錄期間及截至最後實際可行日期，高速公路合作公司並無任何重大或然負

---

## 財務資料

---

債且概未授出任何重大擔保。高速公路合作公司目前並無牽涉任何重大法律程序，且我們亦不知悉有任何涉及高速公路合作公司的未決或潛在重大法律程序。

### 關連方交易

於往績記錄期間，本集團與關連方有多項交易。本集團董事確認，所有關連方交易乃按公平基準進行，將於上市後終止之本集團與餘下路勁基建集團之間的財務援助、員工共享及董事成本除外。更多詳情，見本招股章程附錄一所載的有關歷史財務資料之會計師報告附註28及「關連交易」。

## 財務資料

除本招股章程其他部分所披露者外，下表載列於往績記錄期間本集團與其同系附屬公司及合作公司進行的交易：

	截至12月31日止年度		
	2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
來自同系附屬公司共享辦公室租金 開支之退款			
King Sea Group Limited .....	2,696	1,813	1,110
來自同系附屬公司之租金收入			
深圳勁惠基金管理有限公司 .....	—	179	391
思智貿易(深圳)有限公司 .....	—	1,590	1,540
深圳市億文達投資管理有限公司 .....	—	—	257
	—	1,769	2,188
來自一家同系附屬公司共享公用設施 及其他辦公室行政開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	578	566	36
	3,274	4,148	3,334
向同系附屬公司支付共享辦公室租金 開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	2,394	2,040	2,122
向同系附屬公司支付共享公用設施及 其他辦公室行政開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	18,822	10,695	8,097
	21,216	12,735	10,219
來自合作公司之管理費收入			
馬巢高速公路合作公司 .....	—	754	665
保津高速公路合作公司 .....	1,773	1,880	1,869
唐津高速公路合作公司 .....	1,970	1,997	2,051
長益高速公路合作公司 .....	1,550	1,567	1,603
龍城高速公路合作公司 .....	771	723	659
有關出售集團之其他合作公司 .....	827	1,082	796
	6,891	8,003	7,643
來自合作公司貸款之利息收入			
馬巢高速公路合作公司 .....	225	144	—
長益高速公路合作公司 .....	20,582	14,310	9,071
	20,807	14,454	9,071

附註：

合作公司之管理費收入指因本集團向高速公路合作公司調派員工而向本集團支付的費用。

### 有關市場風險的定性及定量披露

我們面臨各類財務風險，包括市場風險(包括利率風險及外幣風險)、信貸風險及流

---

## 財務資料

---

動資金風險。本集團管理層管理及監控該等風險，以確保及時和有效地採取適當措施。更多詳情，見本招股章程附錄一所載的歷史財務資料之會計師報告附註24(b)。

### 市場風險

我們的業務主要面對利率變動之市場風險。於往績記錄期間，本集團面對之市場風險或我們管理及監控該風險之方式並無重大變動。

### 利率風險

我們面臨給予高速公路合作公司之固定利息貸款所產生的公允值利率風險。由於現行市場利率波動，我們的銀行結餘及給予高速公路合作公司的浮息貸款還面臨現金流利率風險。我們目前並無使用任何衍生工具合約對沖我們面臨的利率風險，但可能未來會於必要時考慮使用。

倘利率上調／下調100個基點，而所有其他變量保持不變，則截至2014年12月31日、2015年12月31日及2016年12月31日止的各年度，本集團之溢利將減少／增加0.19千萬港元、0.15千萬港元及0.10千萬港元。

### 外幣風險

高速公路合作公司的功能貨幣為人民幣。然而，我們的合併財務資料以港元呈列。港元兌人民幣的升值將影響我們以港元呈報的財務狀況及將反映於外匯儲備。雖然人民幣兌港元的波動不會對我們於中國的實際業務、經營業績或財務狀況造成重大不利影響，但於往績記錄期間本集團以港元呈報的經營業績受到匯率波動的影響。本集團若干交易以各集團實體功能貨幣以外之外幣計值。因此，本集團須面對外匯風險。本集團目前並無正式的外匯對沖政策。然而，本集團管理層監控匯兌風險，並將於需要時考慮對沖重大匯兌風險。更多詳情，見本招股章程附錄一所載的歷史財務資料之會計師報告附註24(b)。外幣敏感度分析並無呈列，原因是本集團管理層認為，因以非重大外幣計值的資產及負債不具重要性，所承受的外幣風險並不重大。

### 信貸風險

截至各報告期末，本集團就因交易對手未能履行其責任而承擔之財務虧損之最大信貸風險乃產生自：(a)合併財務狀況表所列有關已確認財務資產之賬面值；及(b)有關本集團提供財務擔保之或然負債金額(如本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註27所披露)。

---

## 財務資料

---

由於交易對手方通常不會有流動資金短缺情況的銀行，故本集團管理層認為，流動現金所面臨的信貸風險甚微。

除於本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註18所述的應收最終控股公司及一家同系附屬公司款項，貸款予合作公司之貸款及出售合作公司權益之遞延對價外，本集團之信貸風險並無過度集中。出售合作公司權益之遞延對價已於2016年悉數結清。該同系附屬公司為路勁基建之全資附屬公司，其於中國從事房地產開發業務，且具備穩健的財務狀況，本集團管理層認為應收最終控股公司及同系附屬公司款項之信貸風險較低。本集團可於與中國合作公司合作夥伴成立之合作公司的相關活動行使共同控制，以確保合作公司維持穩健的財務狀況從而降低貸款予合作公司之信貸風險。此外，相關合作公司之管理層已密切關注監察該等合作公司之財務狀況及貸款予合作公司之還款情況，並確保採取跟進行動收回逾期債務，以盡量減低信貸風險。管理層亦負責於報告期末檢討個別債務之可收回金額，以確保就不可收回金額作出充足的減值虧損。就此，本公司董事認為，本集團之信貸風險並非相當重大。

### 流動資金風險

就管理流動資金風險而言，本集團監察我們業務經營產生的現金狀況及維持現金及現金等價物於管理層視為充足的水平，以為本集團的營運提供資金及減輕現金流波動之影響。

本集團管理層須最終負責流動資金風險管理，並已就管理本集團短期、中期及長期資金及流動資金之管理需要建立適當的流動資金風險管理架構。本集團透過維持充足營運資金及可用銀行融資及持續監察預期及實際現金流管理流動資金風險。更多詳情(包括有關本集團流動資金風險的到期分析)，見本招股章程附錄一所載的歷史財務資料之會計師報告附註24(b)。

### 對沖政策

本集團若干交易以各集團實體功能貨幣以外之外幣計值。因此，本集團須面對外匯風險。本集團目前並無正式的外匯對沖政策。於往績記錄期間，本集團並無訂立任何對沖工具。本集團管理層監控匯兌風險，並將於需要時考慮對沖重大匯兌風險。



### 股息政策

本公司自註冊成立起並無派付或提議派付任何股息。截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，本集團向路勁基建派付之股息分別為5.044億港元、3.764億港元及零。

我們的目標為向股東提供穩定的分派，並盡可能保持持續長期的分派增長。有關更多詳情，請見「分派」。

我們的未來股息宣派亦將取決於從中國高速公路合作公司取得的現金分派。中國法律規定，外商投資企業須撥出法定準備金。這些法定儲備金不可用作分派現金股息。倘高速公路合作公司有負債或虧損或中國法律限制其向我們派付股息或根據任何就信貸融資、可轉換債券工具訂立的限制性契約或我們或高速公路合作公司未來可能訂立的其他協議，高速公路合作公司的分派亦可能受限制。更多詳情，見「風險因素 — 與我們的業務及經營有關的風險 — 作為一家控股公司，我們依賴附屬公司及高速公路合作公司的股息及其償還的股東貸款提供資金」及「監管概覽 — 外匯及股息分派」。

### 資產負債表外承諾及安排

截至最後實際可行日期，除「合約義務 — 或然負債」中所披露者外，本集團並無訂立任何重大資產負債表外交易。

### 上市開支

假設發售價為每股4.75港元（即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數），由我們承擔之有關上市開支總額（不包括酌情獎勵費）預期約為8.14千萬港元，其中於截至2016年12月31日止年度約1.00千萬港元已作為我們的上市開支予以支銷，以及4.52千萬港元將資本化，而於截至2017年12月31日止年度2.62千萬港元將作為我們上市開支予以支銷。除我們所承擔的上市開支外，假設發售價為每股4.75港元（即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數），將由售股股東承擔的有關上市開支總額（不包括酌情獎勵費）估計將為1.26千萬港元。

## 財務資料

### 未經審核備考經調整有形資產淨值

下表載列根據上市規則第4.29條編製之有關我們有形資產淨值之未經審核備考數據，以說明全球發售對我們截至2016年12月31日之有形資產淨值的影響，猶如於其時全球發售已發生及路勁中國於2017年6月19日向餘下路勁基建集團宣派之股息7.4億港元已與路勁中國之支付責任相抵銷。

本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值表僅為作說明用途編製，且因其性質使然，其未必能真實反映本集團於2016年12月31日或緊接全球發售後的任何未來日期之財務狀況。

	於2016年12月31日 本公司擁有人應佔 本集團經審核 合併有形資產淨值	全球發售估計 所得款項淨額	於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 未經審核備考經調整 合併有形資產淨值	於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 每股未經審核 備考經調整 合併有形資產淨值
	千港元 (附註1)	千港元 (附註2)	千港元 (附註3)	港元 (附註4)
基於發售價 每股4.00港元 計算 . . . . .	4,501,286	1,173,858	5,675,144	3.7
基於發售價 每股5.50港元 計算 . . . . .	4,501,286	1,628,396	6,129,682	4.0

附註：

- (1) 於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告。本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值重要部分指本集團於高速公路合作公司的權益，由高速公路合作公司的特許無形資產所得。於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值包括於合作公司權益賬面值3,224,190,000港元。同時，基於其於各高速公路合作公司之權益比率，本集團於高速公路合作公司的特許無形資產比例份額為5,361,359,000港元。
- (2) 全球發售估計所得款項淨額乃基於估計發售價的下限及上限分別為每股4.00港元或每股5.50港元，經扣除本公司自2017年1月1日起所產生或將產生的包銷費用及其他相關開支(不包括酌情獎勵費)後計算得出，且並無計及行使根據認股權計劃可能授出的認股權後可能發行的任何股份或本公司根據「發行股份的一般授權」一節或「購回股份的一般授權」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權可能發行或購回的任何股份。上市開支10,000,000港元由本集團截至2016年12月31日或之前產生及已按2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值列賬。
- (3) 本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值並無計及本集團於2016年12月31日之後的任何貿易業績及訂立的其他交易的影響。
- (4) 於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值乃經作出前段所述的調整後及基於已發行1,550,000,000股股份(假設全球發售及資本化發行已於2016年12月31日完成)及發售價每股4.00港元(即發售價範圍的下限)而計算得出。

## 財務資料

- (5) 上表中本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值並未作出調整以顯示路勁中國於2017年6月19日宣派之740,000,000港元股息(「股息」)之影響。倘計及股息，於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值及於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值將進一步作出以下調整：

	計及股息後 於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 未經審核備考 經調整合併 有形資產淨值	計及股息後 於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 每股未經審核備考 經調整合併 有形資產淨值
	千港元	港元
基於發售價每股4.00港元計算.....	4,935,144	3.2
基於發售價每股5.50港元計算.....	5,389,682	3.5

### 無重大不利變動

我們的董事確認，截至本招股章程日期，我們的財務或交易狀況自2016年12月31日(即我們最近期經審核財務資料之編製日期)以來並無重大不利變動。

### 根據上市規則須作出之披露

除「一債項一高速公路合作公司之債項」中所披露者外，我們的董事確認，截至本招股章程日期，概不知悉任何可能導致須根據上市規則第13.13至13.19條之規定作出披露之情況。

## 補 充 財 務 資 料

### 高速公路合作公司之經營業績

以下經選定財務資料摘自根據香港財務報告準則編製之各高速公路合作公司截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之財務資料摘要。該資料載於本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註16。我們呈列該資料乃由於該等為我們的主要營運決策者呈報以便進行資源分配及表現評估之計量。同樣，我們相信本資料向投資者提供一份更為完整的各高速公路合作公司整體業績以幫助投資者在掌握有關資料的情況下評估高速公路合作公司的整體財務資料。

有關我們截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之各高速公路合作公司財務資料摘要應攤份額之經選定財務資料的更多詳情，見「財務資料 — 按匯總基準之高速公路合作公司應攤份額的經營業績」。高速公路合作公司應攤份額之經選定財務資料指基於有關期間相關高速公路合作合約規定之利潤／現金分派比率，本集團分佔高速公路合作公司來自中國高速公路營運業績之份額。高速公路合作公司之按比例分佔財務資料乃載於本招股章程附錄一歷史財務資料之會計師報告附註6。

### 高速公路合作公司之財務資料摘要

	截至2014年12月31日止年度					合計
	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
路費收入(扣除營業稅或增值稅) .....	706,207	598,413	652,852	207,386	89,710	2,254,568
建築收入 <sup>1</sup> .....	52,753	184,262	—	241,637	205,040	683,692
總收入 .....	758,960	782,675	652,852	449,023	294,750	2,938,260
建築成本 <sup>1</sup> .....	(52,753)	(184,262)	—	(241,637)	(205,040)	(683,692)
其他收入 .....	5,259	501	4,420	6,246	1,263	17,689
路費經營開支 .....	(106,403)	(70,630)	(85,857)	(29,734)	(3,898)	(296,522)
行政開支 .....	(31,625)	(32,694)	(26,401)	(13,711)	(3,639)	(108,070)
折舊及攤銷費用 .....	(126,586)	(129,213)	(188,901)	(45,362)	(18,114)	(508,176)
財務費用 .....	—	—	(40,075)	(239,294)	(89,503)	(368,872)
所得稅開支 .....	(110,503)	(94,881)	(83,720)	(31,197)	—	(320,301)
年度溢利(虧損)及全面收益 (開支)總額 .....	<u>336,349</u>	<u>271,496</u>	<u>232,318</u>	<u>(145,666)</u>	<u>(24,181)</u>	<u>670,316</u>
年內收取合作公司之現金分派 .....	<u>224,512</u>	<u>47,658</u>	<u>140,977</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>413,147</u>

## 補充財務資料

截至2015年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
路費收入(扣除營業稅或增值稅) .....	772,250	668,414	709,610	242,024	186,899	2,579,197
建築收入 <sup>(1)</sup> .....	47,407	98,372	—	49,854	30,110	225,743
總收入 .....	819,657	766,786	709,610	291,878	217,009	2,804,940
建築成本 <sup>(1)</sup> .....	(47,407)	(98,372)	—	(49,854)	(30,110)	(225,743)
其他收入 .....	5,972	4,313	4,340	3,555	4,574	22,754
路費經營開支 .....	(131,679)	(86,832)	(99,061)	(48,585)	(10,150)	(376,307)
行政開支 .....	(27,527)	(31,990)	(31,222)	(10,628)	(8,336)	(109,703)
折舊及攤銷費用 .....	(141,976)	(149,248)	(204,331)	(45,757)	(34,669)	(575,981)
財務費用 .....	—	—	(27,608)	(218,356)	(128,821)	(374,785)
所得稅開支 .....	(121,556)	(101,769)	(88,575)	(29,923)	—	(341,823)
年度溢利(虧損)及全面收益/ (開支)總額 .....	355,484	302,888	263,153	(107,670)	9,497	823,352
年內收取合作公司之現金分派 .....	148,604	102,464	164,565	—	—	415,633

截至2016年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
路費收入(扣除營業稅或增值稅) .....	794,770	612,174	749,776	316,630	220,233	2,693,583
建築收入 <sup>(1)</sup> .....	17,868	—	—	28,629	13,083	59,580
總收入 .....	812,638	612,174	749,776	345,259	233,316	2,753,163
建築成本 <sup>(1)</sup> .....	(17,868)	—	—	(28,629)	(13,083)	(59,580)
其他收入 .....	6,264	2,559	3,363	1,265	1,324	14,775
路費經營開支 .....	(104,325)	(80,183)	(88,762)	(52,677)	(18,269)	(344,216)
行政開支 .....	(27,039)	(32,066)	(29,992)	(11,710)	(9,353)	(110,160)
折舊及攤銷費用 .....	(143,481)	(181,796)	(191,797)	(59,786)	(52,206)	(629,066)
財務費用 .....	—	—	(17,470)	(166,204)	(104,866)	(288,540)
所得稅開支 .....	(127,420)	(81,496)	(107,819)	(5,768)	—	(322,503)
年度溢利及全面收益總額 .....	398,769	239,192	317,299	21,750	36,863	1,013,873
年內收取合作公司之現金分派 .....	200,949	134,185	168,564	—	—	503,698

## 補充財務資料

附註：

- (1) 高速公路合作公司提供的建造及升級服務產生之建築收入按完工進度予以確認。完工進度乃按直至各報告期末所產生之合約成本佔各服務將予產生之估計總成本的百分比計量。有關會計處理符合香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號。高速公路合作公司所確認建築收入之公允值近似於基於完工進度所產生之建築成本且據此於有關期間建築收入並無計入損益。因此，建築收入等於有關期間之建築成本，且其對我們的經營溢利或有關期間溢利並無淨影響。進一步詳情請見「高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目之描述 — 建築收入」。

### 高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目之描述

有關高速公路合作公司「路費收入」、「其他收入」、「路費經營開支」、「行政開支」、「折舊及攤銷費用」、「財務費用」及「所得稅開支」之選定項目之描述，更多詳情見「財務資料 — 按匯總基準之高速公路合作公司應攤份額的經營業績 — 我們高速公路合作公司應攤份額經選定財務資料之選定項目之描述」。

### 建築收入

建築收入及建築成本乃基於完工進度予以確認。高速公路合作公司聘請承包商為高速公路提供建造及升級服務且不會自該等服務中獲利。故此而言，建築收入與往績記錄期間之建築成本相若，繼而對高速公路合作公司或本集團於往績記錄期間的經營溢利或溢利並無淨影響。

香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號就服務特許安排提供兩種會計處理方法，即財務資產模型及無形資產模型。財務資產模型於服務特許安排獲得擔保收入流時適用，從而將導致對服務特許安排項下之應收款項及該等款項之利息收入進行確認。當服務特許安排並未獲得擔保收入流時，則僅與無形資產模型相關高速公路合作公司的服務特許安排即處於該種情況。

本集團認為，作為高速公路合作公司總收入的一部分，其名義建築收入對高速公路合作公司之財務而言並不屬重大，因為建築收入等於有關期間之建築成本，因此對高速公路合作公司或本集團於往績記錄期間的經營溢利或溢利並無淨影響。此外，高速公路合作公司並無參與營運前項目而僅於往績記錄期間參與營運後項目。可以想象，倘日後實現正在考慮中的公路拓寬計劃，相關高速公路合作公司之名義建築收入亦可能會增加。然而，該金額將被相應增加的建築成本抵銷，且對高速公路合作公司或本集團於往績記錄期間的

---

## 補充財務資料

---

經營溢利或溢利並無淨影響(建築收入及建築成本均將於納入本集團財務報表附註的高速公路合作公司的財務資料中披露)。

### 建築成本

高速公路合作公司之建築成本主要指高速公路合作公司提供建造及升級服務相關之名義成本。建築成本乃基於完工進度根據香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號錄得。然而，由於同等金額的建築收入予以確認，建築成本並不影響我們的經營溢利或溢利。

更多詳情，見「一 建築收入」。

### 溢利／虧損及全面收益／開支總額

高速公路合作公司的溢利／虧損及全面收益／開支總額指彼等各自溢利／虧損及其他全面收益／開支總和。

### 年內收取合作公司之現金分派

年內收取合作公司的現金分派指基於相關高速公路合作合約規定之利潤／現金分成比率計算的本集團自高速公路合作公司收取的現金盈餘。

### 保津高速公路合作公司

#### 2016年與2015年之比較

##### 路費收入

保津高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2015年的7.723億港元增加2.25千萬港元或2.9%至2016年的7.948億港元，主要由於受益於該地區經濟發展令日平均車流量增加所致。有關該地區之交通增長及經濟增長，見「行業概覽」。

##### 其他收入

與2015年的0.6千萬港元相比，保津高速公路合作公司的其他收入於2016年保持相對穩定，為0.63千萬港元。

##### 路費經營開支

保津高速公路合作公司的路費經營開支由2015年的1.317億港元減少2.74千萬港元或20.8%至2016年的1.043億港元，主要由於保津高速公路於2015年就其路面及附屬設施進行一次性常規公路養護工作所致。根據保津高速公路合作公司的會計政策，雖然保津高速公路的重大修繕及更新工作已被資本化，常規修繕及養護工作作為一項開支入賬。

---

## 補充財務資料

---

### 行政開支

與2015年的2.75千萬港元相比，保津高速公路合作公司的行政開支於2016年保持相對穩定，為2.70千萬港元。

### 折舊及攤銷費用

保津高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2015年的1.420億港元增加0.15千萬港元或1.1%至2016年的1.435億港元，主要由於2016年保津高速公路日均車流量增加令保津高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

### 財務費用

於2015年或2016年，保津高速公路合作公司並無產生任何財務費用。

### 所得稅開支

保津高速公路合作公司的所得稅開支由2015年的1.216億港元增加0.58千萬港元或4.8%至2016年的1.274億港元，主要由於2016年保津高速公路合作公司的路費收入增加所致。保津高速公路合作公司的實際所得稅稅率自2015年的25.5%降至2016年的24.2%，主要由於動用2015年作出的超額稅務影響所致。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，保津高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2015年的3.555億港元增加4.33千萬港元或12.2%至2016年的3.988億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

本集團收取保津高速公路合作公司之現金分派由2015年的1.486億港元增加5.23千萬港元或35.2%至2016年的2.009億港元，主要為使分派更接近2014年分派水平所致。

## 2015年與2014年之比較

### 路費收入

保津高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2014年的7.062億港元增加6.61千萬港元或9.4%至2015年的7.723億港元，主要由於以下因素令日均車流量增加所致：(i)相連的北京至石家莊高速公路於2014年進行重大修繕工作，導致部分車流量分流至保津高速公路；及(ii)於2014年年底完成重大修繕工作後，相連的北京至石家莊高速公路整體路況有所改善，於2015年將額外車流量引至保津高速公路。

### 其他收入

保津高速公路合作公司的其他收入由2014年的0.53千萬港元增加0.07千萬港元或



---

## 補充財務資料

---

13.2%至2015年的0.60千萬港元，主要由較高平均結餘令與其路費收入存款有關之利息收入增加所致。

### 路費經營開支

保津高速公路合作公司的路費經營開支由2014年的1.064億港元增加2.53千萬港元或23.8%至2015年的1.317億港元，主要由於保津高速公路就其路面及附屬設施進行若干一次性常規公路養護工作所致。根據保津高速公路合作公司的會計政策，雖然保津高速公路的重大修繕及更新工作已被資本化，常規修繕及養護工作作為一項開支入賬。

### 行政開支

保津高速公路合作公司的行政開支由2014年的3.16千萬港元減少0.41千萬港元或13.0%至2015年的2.75千萬港元，主要由於2015年減少向僱員支付較高績效花紅所致。

### 折舊及攤銷費用

保津高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2014年的1.266億港元增加1.54千萬港元或12.2%至2015年的1.420億港元，主要由於2015年保津高速公路日均車流量增加令保津高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

### 財務費用

於2014年或2015年，保津高速公路合作公司並無產生任何財務費用。

### 所得稅開支

保津高速公路合作公司的所得稅開支由2014年的1.105億港元增加1.11千萬港元或10.0%至2015年的1.216億港元，主要由於2015年保津高速公路合作公司的路費收入增加所致。與2014年的24.7%相比，保津高速公路合作公司的實際所得稅稅率於2015年保持相對穩定，為25.5%。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，保津高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2014年的3.363億港元增加1.92千萬港元或5.7%至2015年的3.555億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

年內本集團收取保津高速公路合作公司之現金分派由2014年的2.245億港元減少7.59千萬港元或33.8%至2015年的1.486億港元，主要由於唐津高速公路合作公司2015年之分派由同一家合作公司合作夥伴持有增加所致。

---

## 補充財務資料

---

### 唐津高速公路合作公司

#### 2016年與2015年之比較

##### 路費收入

唐津高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2015年的6.684億港元減少5.62千萬港元或8.4%至2016年的6.122億港元，主要由於(i)自附近一條高速公路分流部分車流，一般車程相對而言更長從而令2015年路費收入增加，而於2016年車流量恢復常態；及(ii)中國政府於2016年對超載貨車實施更為嚴苛的強制措施從而令來自超載收費的路費收入遞減。該等減少乃部分由貨車車流量增加所抵銷。

##### 其他收入

唐津高速公路合作公司的其他收入由2015年的0.43千萬港元減少0.17千萬港元或39.5%至2016年的0.26千萬港元，主要由於收到與2015年重大養護及修繕有關的稅項返還所致。

##### 路費經營開支

唐津高速公路合作公司的路費經營開支由2015年的8.68千萬港元減少0.66千萬港元或7.6%至2016年的8.02千萬港元，主要由於作為籌備政府機構每五年進行之檢查的一部分，2015年該高速公路沿線綠化產生一次性額外成本所致。

##### 行政開支

與2015年的3.20千萬港元相比，唐津高速公路合作公司的行政開支於2016年維持相對穩定，為3.21千萬港元。

##### 折舊及攤銷費用

唐津高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2015年的1.492億港元增加3.26千萬港元或21.8%至2016年的1.818億港元，主要由於2015年完成公路路面升級後整體路況提升及2016年唐津高速公路日均車流量增加令唐津高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

##### 財務費用

於2015年或2016年，唐津高速公路合作公司並無產生任何財務費用。

##### 所得稅開支

唐津高速公路合作公司的所得稅開支由2015年的1.018億港元減少2.03千萬港元或19.9%至2016年的8.15千萬港元，主要由於2016年唐津高速公路合作公司的路費收入減少所致。唐津高速公路合作公司的實際所得稅稅率於2016年為25.4%，與2015年的25.1%相比較，維持相對平穩。

---

## 補充財務資料

---

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，唐津高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2015年的3.029億港元減少6.37千萬港元或21.0%至2016年的2.392億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

年內本集團收取唐津高速公路合作公司之現金分派由2015年的1.025億港元增加3.17千萬港元或30.9%至2016年的1.342億港元，主要由於完成公路維修及結算2015年建築成本，以及根據高速公路合作合約規定之本集團利潤／現金分成比率由30%增加至45%。

### 2015年與2014年之比較

#### 路費收入

唐津高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2014年的5.984億港元增加7.00千萬港元或11.7%至2015年的6.684億港元，主要由於2015年8月天津港發生事故封閉附近一競爭高速公路令2015年唐津高速公路的日均車流量增加，以及中等公路維修工作導致高速公路部分封閉令2014年唐津高速公路的車流量較低所致。

#### 其他收入

唐津高速公路合作公司的其他收入由2014年的0.05千萬港元增加0.38千萬港元或760.0%至2015年的0.43千萬港元，主要由於(i)收到與2015年重大養護及修繕有關的稅項返還；及(ii)2015年唐津高速公路合作公司的利息收入增加，此乃主要由2014年中等公路維修後平均銀行結餘增加所致。

#### 路費經營開支

唐津高速公路合作公司的路費經營開支由2014年的7.06千萬港元增加1.62千萬港元或22.9%至2015年的8.68千萬港元，主要由(i)相較於2015年，2014年的日常養護成本較低，主要由於2014年進行中等公路維修令該年度常規養護需求減少。根據唐津高速公路合作公司的會計政策，唐津高速公路的重大修繕及更新工作，諸如2014年中等公路維修(其升級了高速公路之路面)已被資本化而非列作開支；(ii)與唐津高速公路有關之勞工成本增加，主要由向其僱員支付之薪資增加所致；及(iii)作為籌備政府機構每五年進行之檢查的一部分，2015年該高速公路沿線綠化產生額外成本所致。

#### 行政開支

唐津高速公路合作公司的行政開支由2014年的3.27千萬港元減少0.07千萬港元或2.1%

---

## 補充財務資料

---

至2015年的3.20千萬港元，主要由其僱員管理2014年中等公路維修令2014年薪酬及福利開支較高所致。

### 折舊及攤銷費用

唐津高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2014年的1.292億港元增加2.00千萬港元或15.5%至2015年的1.492億港元，主要由2015年唐津高速公路日均車流量增加令唐津高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

### 財務費用

於2014年及2015年，唐津高速公路合作公司並無產生任何財務費用。

### 所得稅開支

唐津高速公路合作公司的所得稅開支由2014年的9.49千萬港元增加0.69千萬港元或7.3%至2015年的1.018億港元，主要與2015年唐津高速公路合作公司的路費收入增加一致。與2014年的25.9%相比，唐津高速公路合作公司的實際所得稅稅率於2015年保持相對穩定，為25.1%。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，唐津高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2014年的2.715億港元增加3.14千萬港元或11.6%至2015年的3.029億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

年內本集團收取唐津高速公路合作公司之現金分派由2014年的4.77千萬港元增加5.48千萬港元或114.9%至2015年的1.025億港元，主要由於唐津高速公路於2014年存留現金以為公路維修提供資金所致。

### 長益高速公路合作公司

#### 2016年與2015年之比較

### 路費收入

長益高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2015年的7.096億港元增加4.02千萬港元或5.7%至2016年的7.498億港元，主要由於受益於該地區經濟發展令高速公路的日均車流量增加所致。有關該地區之交通增長及經濟增長，見「行業概覽」。

### 其他收入

長益高速公路合作公司的其他收入由2015年的0.43千萬港元減少0.09千萬港元或20.9%至2016年的0.34千萬港元，主要由於因高速公路事故對高速公路設施造成損壞而收到的補償減少所致。

---

## 補充財務資料

---

### 路費經營開支

長益高速公路合作公司的路費經營開支由2015年的9.91千萬港元減少1.03千萬港元或10.4%至2016年的8.88千萬港元，主要由於於2015年籌備國家機構每五年進行之檢查令一次性養護成本及與2015年更換綜合監測系統及收費亭改善工作有關之成本增加所致。

### 行政開支

長益高速公路合作公司的行政開支由2015年的3.12千萬港元減少0.12千萬港元或3.8%至2016年的3.00千萬港元，主要由於2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。

### 折舊及攤銷費用

長益高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2015年的2.043億港元減少1.25千萬港元或6.1%至2016年的1.918億港元，主要由於在特許經營無形資產中資本化之2009年／2010年收費站搬遷相關若干基礎設施費用已於2016年悉數攤銷所致。

### 財務費用

長益高速公路合作公司的財務費用由2015年的2.76千萬港元減少1.01千萬港元或36.6%至2016年的1.75千萬港元，主要由於2015年中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之借貸利率下調令利率降低及2016年償還部分貸款令未償還貸款餘額減少所致。

### 所得稅開支

長益高速公路合作公司的所得稅開支由2015年的8.86千萬港元增加1.92千萬港元或21.7%至2016年的1.078億港元，主要與2016年長益高速公路合作公司的路費收入增加一致。與2015年的25.4%相比，長益高速公路合作公司的實際所得稅稅率於2016年保持相對穩定，為25.4%。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，長益高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2015年的2.632億港元增加5.41千萬港元或20.6%至2016年的3.173億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

本集團收取長益高速公路合作公司之現金分派大體上保持穩定，2016年為1.686億港元，而2015年為1.646億港元。

---

## 補充財務資料

---

### 2015年與2014年之比較

#### 路費收入

長益高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2014年的6.529億港元增加5.67千萬港元或8.7%至2015年的7.096億港元，主要由於以下因素令日均車流量增加所致：(i)相連的益陽至常德高速公路於2014年進行持續5個月的重大修繕工作，導致部分車流量自長益高速公路分流；及(ii)該地區的經濟增長。

#### 其他收入

與2014年的0.44千萬港元相比，長益高速公路合作公司的其他收入於2015年保持相對穩定，為0.43千萬港元。

#### 路費經營開支

長益高速公路合作公司的路費經營開支由2014年的8.59千萬港元增加1.32千萬港元或15.4%至2015年的9.91千萬港元，主要由於日均車流量增加及籌備國家機構每五年進行之檢查令養護成本增加及與2015年更換綜合監測系統及收費亭改善工作有關之成本所致。

#### 行政開支

長益高速公路合作公司的行政開支由2014年的2.64千萬港元增加0.48千萬港元或18.2%至2015年的3.12千萬港元，主要由於(i)僱員整體工資增加令其僱員薪酬及福利開支增加；(ii)已收路費增加令區域收費網絡結算中心收取的結算費增加；及(iii)2015年土地使用稅範圍擴大令土地使用稅增加。

#### 折舊及攤銷費用

長益高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2014年的1.889億港元增加1.54千萬港元或8.2%至2015年的2.043億港元，主要由2015年長益高速公路日均車流量增加令長益高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

#### 財務費用

長益高速公路合作公司的財務費用由2014年的4.01千萬港元減少1.25千萬港元或31.2%至2015年的2.76千萬港元，主要由於2015年中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之借貸利率下調令利率降低及2015年償還部份貸款使貸款餘額減少所致。

---

## 補充財務資料

---

### 所得稅開支

長益高速公路合作公司的所得稅開支由2014年的8.37千萬港元增加0.49千萬港元或5.9%至2015年的8.86千萬港元，主要與2015年長益高速公路合作公司的路費收入增加一致。長益高速公路合作公司的實際所得稅稅率由2014年的26.5%減少至2015年的25.2%，主要由於2015年用於稅項之不可扣稅開支的調整所致。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，長益高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2014年的2.323億港元增加3.09千萬港元或13.3%至2015年的2.632億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

年內本集團收取長益高速公路合作公司之現金分派由2014年的1.410億港元增加2.36千萬港元或16.7%至2015年的1.646億港元，主要由於長益高速公路合作公司錄入的溢利增加所致。

### 龍城高速公路合作公司

#### 2016年與2015年之比較

### 路費收入

龍城高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2015年的2.420億港元增加7.46千萬港元或30.8%至2016年的3.166億港元，主要由於(i)該地區經濟增長；(ii)2016年政府對晉中市外環路西段的中型及重型貨車進行運送限制，以及自2015年開始施行的外環路東段及南段的同等限制，轉而將更多車流量分流至龍城高速公路；及(iii)該高速公路處於上升階段，令該高速公路的日均車流量增加所致。有關該地區之交通增長及經濟增長，見「行業概覽」。

### 其他收入

龍城高速公路合作公司的其他收入由2015年的0.36千萬港元減少0.23千萬港元或63.9%至2016年的0.13千萬港元，主要由於因一個服務站的租戶延期付款令截至2016年12月31日若干租賃收入未予確認所致。

### 路費經營開支

龍城高速公路合作公司的路費經營開支由2015年的4.86千萬港元增加0.41千萬港元或8.4%至2016年的5.27千萬港元，主要由於因2015年水災而於2016年就龍城高速公路進行餘下養護及修繕工作所致。

---

## 補充財務資料

---

### 行政開支

龍城高速公路合作公司的路費行政開支由2015年的1.06千萬港元增加0.11千萬港元或10.4%至2016年的1.17千萬港元，主要由於僱員整體工資增加令其僱員薪酬及福利開支增加所致。

### 折舊及攤銷費用

龍城高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2015年的4.58千萬港元增加1.40千萬港元或30.6%至2016年的5.98千萬港元，主要由於2016年龍城高速公路日均車流量增加令龍城高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

### 財務費用

龍城高速公路合作公司的財務費用由2015年的2.184億港元減少5.22千萬港元或23.9%至2016年的1.662億港元，主要由於2016年中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之借貸利率下調令利率降低及2016年償還部份貸款使貸款餘額減少所致。

### 所得稅開支

龍城高速公路合作公司的所得稅開支由2015年的2.99千萬港元減少2.41千萬港元或80.6%至2016年的0.58千萬港元，主要由於因提升龍城高速公路合作公司之財務表現自2016年起確認稅項虧損產生之遞延稅項資產所致。

### 溢利／虧損及全面收益／開支總額

由於上述原因，與2015年虧損及全面開支總額1.077億港元相比，2016年龍城高速公路合作公司的溢利及全面收益總額為2.18千萬港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

於2015年及2016年，本集團並未從龍城高速公路合作公司收取任何現金分派。

### 2015年與2014年之比較

#### 路費收入

龍城高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2014年的2.074億港元增加3.46千萬港元或16.7%至2015年的2.420億港元，主要由於(i)於2015年間，政府逐步對晉中市外環路東段及南段的中型及重型貨車施行運送限制，從而將車流量分流至龍城高速公路，同時亦導致貨車在該高速公路上行使更長距離；及(ii)該高速公路處於上升階段。



---

## 補充財務資料

---

### 其他收入

龍城高速公路合作公司的其他收入由2014年的0.62千萬港元減少0.26千萬港元或41.9%至2015年的0.36千萬港元，主要由於來自龍城高速公路的廣告服務收入減少所致。

### 路費經營開支

龍城高速公路合作公司的路費經營開支由2014年的2.97千萬港元增加1.89千萬港元或63.6%至2015年的4.86千萬港元，主要由於(i)籌備國家機構每五年進行之檢查令常規養護成本增加，(ii)由於2015年水災，龍城高速公路進行若干一次性養護及維修工作，以及就水災作出一筆補償。

### 行政開支

龍城高速公路合作公司的行政開支由2014年的1.37千萬港元減少0.31千萬港元或22.6%至2015年的1.06千萬港元，主要由於2014年就2013年及2014年有關土地使用權之納稅減少及2015年其他各項開支項目節省約達人民幣0.1千萬元。

### 折舊及攤銷費用

龍城高速公路合作公司的折舊及攤銷費用大致保持穩定，與2014年的4.54千萬港元相比，2015年為4.58千萬港元。

### 財務費用

龍城高速公路合作公司的財務費用由2014年的2.393億港元減少2.09千萬港元或8.7%至2015年的2.184億港元，主要由於2015年間中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之借貸利率下調令利率降低及2015年償還部份貸款使貸款餘額減少所致。

### 所得稅開支

龍城高速公路合作公司的所得稅開支由2014年的3.12千萬港元減少0.13千萬港元或4.2%至2015年的2.99千萬港元，主要由於動用遞延稅項負債為龍城高速公路合作公司採用直線法及本集團採用使用法計算特許經營無形資產攤銷所產生的差異計提撥備所致。龍城高速公路合作公司所產生的所得稅開支指該等會計差異，而龍城高速公路合作公司根據自2012年至2014年有效之三年企業所得稅全免及2015年之經營虧損於2014年或2015年並未支付任何企業所得稅。

---

## 補充財務資料

---

### 虧損及全面開支總額

由於上述原因，龍城高速公路合作公司的虧損及全面開支總額由2014年的1.457億港元減少3.80千萬港元或26.1%至2015年的1.077億港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

於2014年及2015年，本集團並未從龍城高速公路合作公司收取任何現金分派。

### 馬巢高速公路合作公司

#### 2016年與2015年之比較

##### 路費收入

馬巢高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2015年的1.869億港元增加3.33千萬港元或17.8%至2016年的2.202億港元，主要由於(i)該地區經濟增長；及(ii)該高速公路處於上升階段，令馬巢高速公路的日均車流量增加所致。有關該地區之交通增長及經濟增長，見「行業概覽」。

##### 其他收入

馬巢高速公路合作公司的其他收入由2015年的0.46千萬港元減少0.33千萬港元或71.7%至2016年的0.13千萬港元，主要由於馬巢高速公路服務區加油站的租賃安排變動所致。

##### 路費經營開支

馬巢高速公路合作公司的路費經營開支由2015年的1.02千萬港元增加0.81千萬港元或79.4%至2016年的1.83千萬港元，主要由於因2016年水災就馬巢高速公路進行若干一次性養護及修繕工作所致。

##### 行政開支

馬巢高速公路合作公司的行政開支由2015年的0.83千萬港元增加0.11千萬港元或13.3%至2016年的0.94千萬港元，主要由於僱員整體工資增加令其僱員薪酬及福利開支增加及繳納若干土地使用稅所致。

##### 折舊及攤銷費用

馬巢高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2015年的3.47千萬港元增加1.75千萬港元或50.4%至2016年的5.22千萬港元，主要由於2016年馬巢高速公路日均車流量增加令馬巢高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

---

## 補充財務資料

---

### 財務費用

馬巢高速公路合作公司的財務費用由2015年的1.288億港元減少2.39千萬港元或18.6%至2016年的1.049億港元，主要由於2015年間中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之借貸利率下調令利率降低及2016年償還部份貸款使貸款餘額減少所致。

### 所得稅開支

根據自2013至2015年生效之三年企業所得稅全免，其於2015年並未產生任何企業所得稅開支。2016年，馬巢高速公路合作公司因以前年度的稅項虧損而並未產生任何所得稅開支。

### 溢利及全面收益總額

由於上述原因，馬巢高速公路合作公司的溢利及全面收益總額由2015年的0.95千萬港元增加2.74千萬港元或288.4%至2016年的3.69千萬港元。

### 年內收取合作公司之現金分派

於2015年及2016年，本集團並未從馬巢高速公路合作公司收取任何現金分派。

### 2015年與2014年之比較

由於本集團僅於2014年6月收購於馬巢高速公路合作公司的權益，與2015年全年相比，馬巢高速公路合作公司於2014年的經營業績僅指7個月的經營業績。因此，2014年馬巢高速公路的經營業務與2015年可能不具可比性。

### 路費收入

馬巢高速公路合作公司的路費收入(扣除營業稅或增值稅)由2014年的8.97千萬港元增加9.72千萬港元或108.4%至2015年的1.869億港元，主要由於本集團於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益，與2015年的全年路費收入相比，2014年馬巢高速公路合作公司的經營業績僅表示該高速公路七個月的路費收入。該增長亦因該地區經濟增長及該高速公路處於上升階段令2015年馬巢高速公路日均車流量增加所致。

### 其他收入

馬巢高速公路合作公司的其他收入由2014年的0.13千萬港元增加0.33千萬港元或253.8%至2015年的0.46千萬港元，主要由於與2014年的七個月(本集團僅於2014年6月完成

---

## 補充財務資料

---

收購其於馬巢高速公路合作公司之權益)相比，2015年12個月的租期令自馬巢服務區收取之租金收入增加，以及日均車流量增加令來自服務區的收入增加。該增加亦由2015年馬巢高速公路合作公司代表包銷商向當地稅務機關繳稅所收取之退稅所致。

### 路費經營開支

馬巢高速公路合作公司的路費經營開支由2014年的0.39千萬港元增加0.63千萬港元或161.5%至2015年的1.02千萬港元。該增長亦由馬巢高速公路進行若干一次性公路養護工作所致。

### 行政開支

馬巢高速公路合作公司的行政開支由2014年的0.36千萬港元增加0.47千萬港元或130.6%至2015年的0.83千萬港元，主要由於與2014年(本集團僅於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益)相比，2015年的經營期限較長。該增長亦由於2015年該高速公路合作公司管理人員的整體工資增加所致。

### 折舊及攤銷費用

馬巢高速公路合作公司的折舊及攤銷費用由2014年的1.81千萬港元增加1.66千萬港元或91.7%至2015年的3.47千萬港元，主要由於與2014年(本集團僅於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益)相比，2015年的經營期限較長。該增長亦由於2015年馬巢高速公路日均車流量增加令馬巢高速公路合作公司營運權之攤銷增加所致。

### 財務費用

馬巢高速公路合作公司的財務費用由2014年的8.95千萬港元增加3.93千萬港元或43.9%至2015年的1.288億港元。該增長主要由於與2014年(本集團僅於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司之權益)相比，2015年的計息期較長，部分由於2015年間中國人民銀行根據政府的寬鬆貨幣政策設定之基準貸款利率下調令利率降低所抵銷。

### 所得稅開支

由於2014年馬巢高速公路合作公司錄得虧損及根據自2014年至2016年生效之三年企業所得稅全免，其於2014年或2015年並未產生任何企業所得稅開支。

### 溢利／虧損及全面收益／開支總額

由於上述原因，與2014年虧損及全面開支總額2.42千萬港元相比，2015年馬巢高速公路合作公司的溢利及全面收益總額為0.95千萬港元。

---

## 補充財務資料

---

### 年內收取合作公司之現金分派

於2014年及2015年，本集團並未從馬巢高速公路合作公司收取任何現金分派。

### 高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目

以下經選定財務資料摘自各高速公路合作公司於或截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度之財務資料摘要。該資料載於本招股章程附錄一所載之歷史財務資料之會計師報告附註16。下文財務資料為高速公路合作公司根據香港財務報告準則編製之財務報表所示金額。我們呈列該資料乃由於該等為我們的主要營運決策者呈報以便進行資源分配及表現評估之計量。同樣，我們相信本資料向投資者提供一份更為完整的各高速公路合作公司整體業績以幫助投資者在掌握有關資料的情況下評估高速公路合作公司的整體財務資料。

## 補 充 財 務 資 料

### 高速公路合作公司之財務資料摘要

於2014年12月31日

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	162,505	146,355	41,474	12,389	177,751	540,474
特許經營無形資產.....	2,492,403	1,379,630	1,726,822	5,351,411	3,152,677	14,102,943
	<u>2,654,908</u>	<u>1,525,985</u>	<u>1,768,296</u>	<u>5,363,800</u>	<u>3,330,428</u>	<u>14,643,417</u>
<b>流動資產</b>						
銀行結餘及現金.....	162,761	120,186	131,360	354,800	21,270	790,377
應收合作公司合作夥伴款項.....	—	154,862	—	—	—	154,862
其他.....	21,957	99,732	65,241	14,247	22,036	223,213
	<u>184,718</u>	<u>374,780</u>	<u>196,601</u>	<u>369,047</u>	<u>43,306</u>	<u>1,168,452</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	51,624	196,701	38,071	286,396
銀行借款.....	—	—	51,624	177,665	126,904	356,193
其他.....	94,222	72,958	85,932	284,492	216,058	753,662
	<u>94,222</u>	<u>72,958</u>	<u>189,180</u>	<u>658,858</u>	<u>381,033</u>	<u>1,396,251</u>
<b>流動資產(負債)淨額.....</b>	<u>90,496</u>	<u>301,822</u>	<u>7,421</u>	<u>(289,811)</u>	<u>(337,727)</u>	<u>(227,799)</u>
<b>總資產減流動負債.....</b>	<u>2,745,404</u>	<u>1,827,807</u>	<u>1,775,717</u>	<u>5,073,989</u>	<u>2,992,701</u>	<u>14,415,618</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	206,460	—	1,890,875	2,097,335
銀行借款.....	—	—	206,460	3,362,944	—	3,569,404
遞延稅項.....	263,073	34,783	180,148	80,423	—	558,427
	<u>263,073</u>	<u>34,783</u>	<u>593,068</u>	<u>3,443,367</u>	<u>1,890,875</u>	<u>6,225,166</u>
<b>合作公司資產淨額.....</b>	<u>2,482,331</u>	<u>1,793,024</u>	<u>1,182,649</u>	<u>1,630,622</u>	<u>1,101,826</u>	<u>8,190,452</u>
本集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
本集團所佔資產淨額.....	992,932	806,861	510,550	733,780	539,895	3,584,018
其他調整 <sup>(1)</sup> .....	54,523	(28,969)	930	—	—	26,484
<b>本集團於合作公司權益之賬面值.....</b>	<u>1,047,455</u>	<u>777,892</u>	<u>511,480</u>	<u>733,780</u>	<u>539,895</u>	<u>3,610,502</u>

附註：

- (1) 其他調整主要為本集團分佔各合作公司的淨資產(基於合作公司各自的經營期間內合作公司的利潤/現金分成比率)與本集團持有合作公司的股權的累計差額。

## 補充財務資料

於2015年12月31日

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	134,033	145,725	43,544	11,400	162,130	496,832
特許經營無形資產.....	2,331,878	1,304,765	1,467,304	5,145,119	3,036,306	13,285,372
	<u>2,465,911</u>	<u>1,450,490</u>	<u>1,510,848</u>	<u>5,156,519</u>	<u>3,198,436</u>	<u>13,782,204</u>
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	48,780	—	—	48,780
銀行結餘及現金.....	247,414	296,002	82,208	130,584	48,366	804,574
其他.....	15,640	86,787	49,845	46,124	11,713	210,109
	<u>263,054</u>	<u>382,789</u>	<u>180,833</u>	<u>176,708</u>	<u>60,079</u>	<u>1,063,463</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	49,610	189,024	—	238,634
銀行借款.....	—	—	49,610	24,390	16,220	90,220
其他.....	102,954	121,282	76,995	185,488	100,458	587,177
	<u>102,954</u>	<u>121,282</u>	<u>176,215</u>	<u>398,902</u>	<u>116,678</u>	<u>916,031</u>
<b>流動資產(負債)淨額.....</b>	<u>160,100</u>	<u>261,507</u>	<u>4,618</u>	<u>(222,194)</u>	<u>(56,599)</u>	<u>147,432</u>
<b>總資產減流動負債.....</b>	<u>2,626,011</u>	<u>1,711,997</u>	<u>1,515,466</u>	<u>4,934,325</u>	<u>3,141,837</u>	<u>13,929,636</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	148,793	—	—	148,793
銀行借款.....	—	—	148,792	3,365,854	2,073,780	5,588,426
遞延稅項.....	266,549	36,098	166,872	107,207	—	576,726
	<u>266,549</u>	<u>36,098</u>	<u>464,457</u>	<u>3,473,061</u>	<u>2,073,780</u>	<u>6,313,945</u>
<b>合作公司資產淨額.....</b>	<u>2,359,462</u>	<u>1,675,899</u>	<u>1,051,009</u>	<u>1,461,264</u>	<u>1,068,057</u>	<u>7,615,691</u>
本集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
本集團所佔資產淨額.....	943,785	754,155	453,720	657,569	523,348	3,332,577
其他調整 <sup>(1)</sup> .....	52,906	(37,606)	4,609	—	—	19,909
<b>本集團於合作公司權益之賬面值.....</b>	<u>996,691</u>	<u>716,549</u>	<u>458,329</u>	<u>657,569</u>	<u>523,348</u>	<u>3,352,486</u>

附註：

- (1) 其他調整主要為本集團根據合作公司所佔利潤／現金分成比率於各合作公司的業務期間所分佔的資產淨額及本集團於合作公司所擁有權益的累計差額。

## 補充財務資料

於2016年12月31日

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	105,725	115,059	39,452	10,156	133,931	404,323
特許經營無形資產.....	2,082,220	1,075,102	1,192,286	4,777,834	2,816,204	11,943,646
	<u>2,187,945</u>	<u>1,190,161</u>	<u>1,231,738</u>	<u>4,787,990</u>	<u>2,950,135</u>	<u>12,347,969</u>
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	45,558	—	—	45,558
銀行結餘及現金.....	240,923	359,971	109,215	161,587	65,761	937,457
其他.....	14,241	16,905	48,129	46,093	1,701	127,069
	<u>255,164</u>	<u>376,876</u>	<u>202,902</u>	<u>207,680</u>	<u>67,462</u>	<u>1,110,084</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	46,332	176,538	—	222,870
銀行借款.....	—	—	46,332	45,558	18,793	110,683
其他.....	101,507	100,776	77,904	184,873	76,639	541,699
	<u>101,507</u>	<u>100,776</u>	<u>170,568</u>	<u>406,969</u>	<u>95,432</u>	<u>875,252</u>
流動資產(負債)淨值.....	153,657	276,100	32,334	(199,289)	(27,970)	234,832
總資產減流動負債.....	<u>2,341,602</u>	<u>1,466,261</u>	<u>1,264,072</u>	<u>4,588,701</u>	<u>2,922,165</u>	<u>12,582,801</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	92,631	—	—	92,631
銀行借款.....	—	—	92,631	3,097,950	1,889,521	5,080,102
遞延稅項.....	260,464	35,138	147,773	105,624	—	548,999
	<u>260,464</u>	<u>35,138</u>	<u>333,035</u>	<u>3,203,574</u>	<u>1,889,521</u>	<u>5,721,732</u>
合作公司資產淨額.....	2,081,138	1,431,123	931,037	1,385,127	1,032,644	6,861,069
本集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
本集團所佔資產淨額.....	832,455	644,005	401,929	623,307	505,995	3,007,691
本集團所付的其他投資成本.....	—	—	—	—	164,428	164,428
其他調整 <sup>(1)</sup> .....	49,889	(10,353)	12,535	—	—	52,071
本集團於合作公司權益之賬面值.....	<u>882,344</u>	<u>633,652</u>	<u>414,464</u>	<u>623,307</u>	<u>670,423</u>	<u>3,224,190</u>

附註：

- (1) 其他調整主要為本集團根據合作公司所佔利潤／現金分成比率於各合作公司的業務期間所分佔的資產淨額及本集團於合作公司所擁有權益的累計差額。



### 高速公路合作公司財務資料摘要之選定項目之描述

#### 資產

##### 特許經營無形資產

高速公路合作公司的特許經營無形資產主要指高速公路合作公司經營高速公路的權利。根據有關高速公路合作合約條款，於高速公路合作公司特許經營期內，所有高速公路合作公司均有權經營相關高速公路。除唐津高速公路的整個特許經營期為18年外，所有其他高速公路合作公司的整個特許經營期介乎27年至30年。高速公路合作公司之營運權攤銷乃按照各高速公路在特定年內之實際交通量佔特許經營期內之預計總車流量之比例計算。根據相關規定，於特許經營期末，高速公路及彼等營運權將以零對價歸還予有關高速公路合作夥伴或有關政府交通部門。

#### 負債

##### 長期及短期債務

高速公路合作公司的長期及短期債務指彼等流動及非流動銀行借款以及來自彼等各個高速公路合作夥伴及／或我們的流動及非流動貸款。有關高速公路合作公司的長期及短期債務之討論，見「財務資料 — 債務 — 高速公路合作公司之債務」。

#### 保津高速公路合作公司

##### 特許經營無形資產

保津高速公路合作公司的特許經營無形資產由截至2014年12月31日的24.924億港元減少1.605億港元或6.4%至截至2015年12月31日的23.319億港元，並進一步減少2.497億港元或10.7%至2016年12月31日的20.822億港元。該等減少乃主要由於保津高速公路合作公司營運權之攤銷及2015年及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。於2016年，保津高速公路合作公司營運權之攤銷增加乃由於日均車流量增加所致。

##### 銀行結餘及現金

保津高速公路合作公司的銀行結餘及現金由截至2014年12月31日的1.628億港元增加8.46千萬港元或52.0%至截至2015年12月31日的2.474億港元，主要由日均車流量增加令路費收入增加所致。其銀行結餘及現金保持相對穩定，截至2015年12月31日為2.474億港元，而截至2016年12月31日為2.409億港元。

### 唐津高速公路合作公司

#### 特許經營無形資產

唐津高速公路合作公司的特許經營無形資產由截至2014年12月31日的13.796億港元減少7.48千萬港元或5.4%至截至2015年12月31日的13.048億港元，主要由於其高速公路營運權攤銷以及2015年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。其特許經營無形資產由截至2015年12月31日的13.048億港元減少2.297億港元或17.6%至截至2016年12月31日的10.751億港元，主要由於唐津高速公路合作公司高速公路營運權之攤銷以及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。2016年唐津高速公路合作公司高速公路營運權之攤銷增加乃由於2015年完成公路路面升級及2016年唐津高速公路日均車流量增加所致。

#### 銀行結餘及現金

唐津高速公路合作公司的銀行結餘及現金由截至2014年12月31日的1.202億港元增加1.758億港元或146.3%至截至2015年12月31日的2.960億港元，主要由於2014年唐津高速公路合作公司進行中等公路維修令現金流量需求增加所致。其銀行結餘及現金由截至2015年12月31日的2.960億港元增加0.64億港元或21.6%至截至2016年12月31日的3.600億港元，主要由於2014年完成中等維修令現金流需求減少及保留2016年將予派發之現金所致。

### 長益高速公路合作公司

#### 特許經營無形資產

長益高速公路合作公司的特許經營無形資產由截至2014年12月31日的17.268億港元減少2.595億港元或15.0%至截至2015年12月31日的14.673億港元，主要由於高速公路營運權攤銷以及2015年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。其特許經營無形資產由截至2015年12月31日的14.673億港元減少2.750億港元或18.7%至截至2016年12月31日的11.923億港元，主要由於其高速公路營運權攤銷以及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。此乃部分被因2016年已悉數攤銷特許經營無形資產中已資本化之2009年／2010年收費站搬遷相關之若干基礎設施費用所致之攤銷成本減少所抵銷。

#### 銀行結餘、現金及定期存款

長益高速公路合作公司的銀行結餘、現金及定期存款維持相對穩定，與截至2014年12月31日的1.314億港元相比，截至2015年12月31日為1.310億港元。其銀行結餘、現金及

---

## 補充財務資料

---

定期存款由截至2015年12月31日的1.310億港元增加2.38千萬港元或18.2%至截至2016年12月31日的1.548億港元，主要由於日均車流量增加令2016年路費收入增加所致。

### 龍城高速公路合作公司

#### 特許經營無形資產

龍城高速公路合作公司的特許經營無形資產由截至2014年12月31日的53.514億港元減少2.063億港元或3.9%至截至2015年12月31日的51.451億港元，主要由於其高速公路營運權攤銷以及2015年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。其特許經營無形資產由截至2015年12月31日的51.451億港元減少3.673億港元或7.1%至截至2016年12月31日的47.778億港元，主要由於其高速公路營運權攤銷及2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額所致。2016年龍城高速公路合作公司高速公路營運權之攤銷增加乃由於2016年龍城高速公路日均車流量增加所致。

#### 銀行結餘及現金

龍城高速公路合作公司的銀行結餘及現金由截至2014年12月31日的3.548億港元減少2.242億港元或63.2%至截至2015年12月31日的1.306億港元，主要由2015年結清未償還施工應付款項所致。其銀行結餘及現金由截至2015年12月31日的1.306億港元增加3.10千萬港元或23.7%至截至2016年12月31日的1.616億港元，主要由於日均車流量增加令2016年路費收入增加所致。

### 馬巢高速公路合作公司

#### 特許經營無形資產

馬巢高速公路合作公司的特許經營無形資產由截至2014年12月31日的31.527億港元減少1.164億港元或3.7%至截至2015年12月31日的30.363億港元，主要由於2015年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額及其高速公路營運權之攤銷所致。其特許經營無形資產由截至2015年12月31日的30.363億港元減少2.201億港元或7.2%至截至2016年12月31日的28.162億港元，主要由於2016年人民幣兌港元貶值產生匯兌差額及馬巢高速公路合作公司營運權之攤銷所致。2016年馬巢高速公路合作公司高速公路營運權之攤銷增加乃由於2016年馬巢高速公路日均車流量增加所致。

#### 銀行結餘及現金

馬巢高速公路合作公司的銀行結餘及現金由截至2014年12月31日的2.13千萬港元增加2.71千萬港元或127.2%至截至2015年12月31日的4.84千萬港元，並進一步增加1.74千萬港元或36.0%至截至2016年12月31日的6.58千萬港元。該等增長乃主要由於此期間日均車流量增加令2015年及2016年的路費收入增加所致。

---

## 分 派

---

本節所載並非過往事實的陳述，可能屬前瞻性陳述。該等陳述乃以本節所載的假設為基礎。儘管董事認為有關假設屬合理，但實際結果能否達到我們的期望將取決於多項我們無法控制的風險及不明確因素。於本招股章程載入的有關資料，在任何情況下均不可視為聯席保薦人、本集團或任何相關人士對有關假設的準確性作出的聲明、保證或預測，或將達到或有可能達到該等結果。謹請投資者不要過分依賴該等前瞻性陳述，其所述資料僅就本招股章程日期而言。更多詳情見「前瞻性陳述」及「風險因素」。

聯席保薦人、本集團或任何相關人士概不保證本集團的表現、任何分派的支付或任何特定股份回報。

### 概覽

本集團的目標旨在向股東提供穩定分派，以及為該等分派提供長期持續增長潛力。

本公司向股東作出分派將取決於自高速公路合作公司收取的現金分派。高速公路合作公司可能向本集團作出的有關現金分派及其他付款的金額將取決於多項因素，包括(除其他事項外)高速公路合作公司的業務、財務狀況、經營業績及現金流量。概不保證本公司將有能力向股東支付或維持分派且該等分派可能不穩定。更多詳情見「風險因素 — 與分派金額及穩定性有關的風險 — 由於分派視乎多項因素(包括高速公路合作公司的財務表現、本集團從高速公路合作公司收取的現金分派以及本集團可供分派的現金流)，故本公司可能無法向股東支付或維持分派且有關分派可能不穩定」。

### 分派政策

自完成重組以來概無就股份作出分派。

### 本集團可分派收益

誠如董事會於2017年6月19日(即採納章程細則之日)通過的決議案所示，董事會目前的意向是就各財政年度宣派及分派中期及末期股息，合共不少於各財政年度本集團可分派收益(定義見下文)的90%。

將派付作為中期分派及末期分派的年度分派總額的各自比例將由董事會酌情釐定；

---

## 分 派

---

而中期分派金額毋須與相關財政年度首六個月(或作出分派的其他期間)的本集團可分派收益(定義見下文)成比例，或與相關財政年度的本集團可分派收益(定義見下文)成比例。

「本集團可分派收益」指於下列事項發生後於相關財政年度或相關分派期間(視情況而定)本公司應佔經審核稅前綜合溢利：

- (a) 消除該財政年度或期間調整的影響；
- (b) 增加本集團於合作公司之折舊及攤銷費用之份額(倘合作公司可以就該等費用引起之任何溢利減少根據適用法律作出分派)；
- (c) 扣除該財政年度或期間納稅的實際金額；
- (d) 扣除該財政年度或期間非控股權益應佔溢利；
- (e) 扣除該財政年度或期間任何已付金額之同等金額及本集團分攤其合作公司支付物業、廠房及設備之有關金額或任何已經資本化之利息及其他開支；
- (f) 就本集團外部債務及本集團分攤其合作公司之外部債務(應付本集團之股東貸款除外)作出調整，包括任何計劃的再融資或增量債務融資，調整方式為(i)於有關財政年度或期間各融資活動中增加任何淨現金流入或扣除任何淨現金流出及(ii)扣除為償還所借本金額及／或遵守任何債務契約將予撥出款項及估計利息金額及應付融資成本(扣除估計應收利息金額)；
- (g) 董事會酌情扣除一筆相等於就以下各項留出的任何款項總和的金額：(i)本集團及其合作公司之營運資本需求；及(ii)本集團及其合作公司之資本開支，包括收購新項目或進一步投資新項目之任何預算將予撥出之任何款項總額，無論有關金額是否將由本集團通過向合作公司注資而予預付或支付(扣除預期還款)；及
- (h) 有關該財政年度或期間確認之收費公路權益之任何撤資，消除有關撤資引起確認之任何損益，惟增加有關撤資所得款項(扣除開支)。

「調整」指於相關財政年度或相關分派期間(視情況而定)本集團於綜合損益表內扣除或計入之特定項目的調整，即：

- (a) 未變現重估收益；
- (b) 商譽的減值／負商譽的確認；

---

## 分 派

---

(c) 重大非現金收益／虧損；及

(d) 折舊及攤銷。

在符合百慕達一切適用法律、章程細則及可分派儲備可用之情況下，董事會可宣派及分派董事會酌情釐定的這些其他款額。

上述分派政策僅為董事會目前意向之陳述。該政策並非董事會、本公司、董事、本集團、高速公路合作公司或聯席保薦人具法律約束力之責任，並可能更改。

本公司或會自本集團可用資金而非僅自會計溢利中宣派或分派。本集團附屬公司或會透過相關附屬公司可分派儲備之分派及集團內部貸款(兩種方式之結合)為供本公司分派提供資金。

本集團或會自本集團可分派儲備中作出分派，惟須受償付能力標準及章程細則條文所規限。

截至2016年12月31日，因重組尚未完成，故本公司並無可分派儲備。

### 支付分派

未來分派(如有)形式、頻率及金額(如有)將取決於本集團及本集團擁有權益的高速公路合作公司的業務、財務狀況及經營業績，以及相關本集團擁有權益的高速公路合作公司之合作合約所載之本集團分派比率、適用法律及法規之條文及多項其他因素(包括但不限於經參考現行業務環境及營運得出的資金需求及擴張計劃、其他資本管理考慮事項、分派的整體穩定性及現行行業慣例)。倘分派政策未來發生變動，則本集團將刊發公告說明相關變動。

因此，本公司作出分派的能力取決於(除其他事項外)高速公路合作公司的財務表現、本集團自高速公路合作公司收取的現金分派及本集團可供分派的現金流量。更多詳情見「風險因素 — 與分派金額及穩定性有關的風險 — 由於分派視乎多項因素(包括高速公路合作公司的財務表現、本集團從高速公路合作公司收取的現金分派以及本集團可供分派的現金流)，故本公司可能無法向股東支付或維持分派且有關分派可能不穩定」。

董事會目前的意向是本集團將以中期及末期股息的形式宣派及分派總共不少於該財政年度90%的本集團可分派收益。將派付的中期分派及末期分派佔年度分派總額的各自比

---

## 分 派

---

例將由董事會酌情釐定；而中期分派金額毋須與相關財政年度首六個月(或作出分派的其他期間)的本集團可分派收益成比例，或與相關財政年度的本集團可分派收益成比例。

本公司擬將每半年向登記股東作出分派(除自上市日期至**2017年12月31日**期間僅會作出一次分派外)，及上市後首次分派預期將由本集團於本集團截至**2017年12月31日**止年度之業績公告後不遲於**2018年6月30日**支付。

分派將以港元宣派。

---

## 未來計劃及所得款項用途

---

### 未來計劃

有關我們未來計劃的討論詳情，見「業務 — 優勢及策略 — 策略」。

### 所得款項用途

假設發售價為每股4.75港元(即發售價指定範圍每股4.00港元至5.50港元的中位數)，我們估計我們將自全球發售收取的所得款項淨額約為13.911億港元，經扣除(i)售股股東於全球發售中出售銷售股份之所得款項，及(ii)本公司應付有關全球發售之包銷佣金及其他估計開支(不包括酌情獎勵費)。售股股東將負責售股股東應付包銷佣金及有關全球發售出售銷售股份之任何適用印花稅。

根據我們的業務策略，我們計劃將全球發售所得款項淨額用於下列用途及金額如下：

- 12.520億港元(佔全球發售所得款項淨額總額約90%)將按60：40比率(7.512億港元供收購及5.008億港元供擴張)用於新高速公路項目的收購及現有高速公路項目的計劃拓寬。我們將致力於收購中國的高速公路項目，此乃由於我們認為「一帶一路」戰略將令車流量增加，從而高速公路將更具吸引力。我們亦將在將於「一帶一路」戰略實施中獲益的其他東南亞發展中國家探求機遇。於最後實際可行日期，我們尚未物色到我們擬收購的項目。更多詳情，見「業務 — 我們的經營計劃 — 項目甄選標準及評估程序」及「高速公路項目 — 近期發展」。
- 1.391億港元(佔全球發售所得款項淨額總額約10%)將用於為我們的營運資本及一般公司用途提供資金。

倘以上所述用於收購新高速公路項目及現有高速公路項目計劃拓寬之所得款項淨額緊隨上市後我們首次分派前仍未調撥，則未動用所得款項淨額介乎2.7億港元至3.7億港元可用作為我們向股東作出的上市後首次分派提供資金。該分派預期將由本集團於本集團截至2017年12月31日止年度之業績公告後且不遲於2018年6月30日前支付。

倘發售價定於每股5.50港元(即本招股章程所述發售價範圍的上限)，所得款項淨額將增加約2.273億港元。倘發售價定於每股4.00港元(即本招股章程所述發售價範圍的下限)，所得款項淨額將減少約2.273億港元。倘所得款項淨額高於或低於預期，我們將會按比例相應調整分配作上述用途的所得款項淨額。



---

## 未來計劃及所得款項用途

---

本公司將不會收取售股股東於全球發售中出售銷售股份所得的任何所得款項。假設發售價為每股**4.75**港元(即發售價指定範圍介乎每股**4.00**港元至**5.50**港元的中位數)，我們估計售股股東將自全球發售收取的所得款項淨額約為**5.027**億港元(經扣除售股股東應付包銷佣金(不包括酌情獎勵費)及有關全球發售出售銷售股份之任何適用印花稅)。倘發售價定於每股**5.50**港元(即本招股章程所述發售價範圍的上限)，售股股東將收取的所得款項淨額將增加約**0.794**億港元。倘發售價定於每股**4.00**港元(即本招股章程所述發售價範圍的下限)，售股股東將收取的所得款項淨額將減少約**0.794**億港元。

超額配股權將由售股股東授出。倘超額配股權獲悉數行使，假設發售價為每股**4.75**港元(即發售價指定範圍每股**4.00**港元至**5.50**港元的中位數)，我們估計售股股東將自超額配股權獲行使收到的所得款項淨額約為**2.909**億港元(經扣除售股股東應付的包銷佣金(不包括酌情獎勵費)及就行使超額配股權有關的任何適用印花稅)。

倘全球發售所得款項淨額無需立刻用於上述用途，且在適用法律法規允許的範圍內，如果我們的董事認為符合我們及我們股東的整體利益，我們或會將有關資金持作短期存款。

---

## 包 銷

---

### 香港包銷商

摩根大通證券(亞太)有限公司  
香港上海滙豐銀行有限公司  
星展亞洲融資有限公司  
盛德證券有限公司  
第一上海證券有限公司  
華富嘉洛證券有限公司

### 包銷

本招股章程僅為香港公開發售而刊發。香港公開發售乃由香港包銷商有條件悉數包銷。國際發售(包括優先發售)預期將由國際包銷商悉數包銷。倘基於任何理由，聯席全球協調人(代表香港包銷商)與本公司未能協定發售價，則全球發售將不會進行並將告失效。

全球發售包括香港公開發售初步提呈的**41,850,000**股香港發售股份及國際發售初步提呈的**376,650,000**股國際發售股份(包括優先發售項下提呈發售的**43,900,000**股股份)，在各情況下均受限於本招股章程「全球發售的架構」所述的基準及超額配股權(就國際發售而言)行使與否以重新分配。

### 包銷安排及開支

#### 香港公開發售

#### 香港包銷協議

香港包銷協議於**2017年6月26日**(星期一)訂立。誠如香港包銷協議所述，我們按照本招股章程及申請表格的條款及條件並在其規限下，按發售價提呈香港發售股份以供認購。待上市委員會批准所述的根據全球發售已發行及將予發行股份上市及買賣，以及在符合香港包銷協議所載若干其他條件的情況下，香港包銷商已個別而非共同或共同及個別同意按照本招股章程、申請表格及香港包銷協議的條款及條件並在其規限下，按彼等各自的適用比例認購或促使認購人認購香港公開發售項下現時所提呈但未獲認購的香港發售股份。

香港包銷協議須待且受限於(除其他事項外)國際包銷協議簽訂及成為無條件且並無根據其條款終止，方可作實。

#### 終止理由

倘上市日期上午八時正或之前任何時間發生以下任何事件，則聯席全球協調人(共同

---

## 包 銷

---

為彼等本身及代表香港包銷商)將有權按其全權酌情權向本公司發出書面通知，終止香港包銷協議，通知即時生效：

- (i) 以下情況發生、出現、存在或生效：
- a) 任何新法律或法規或現行法律或法規出現任何變動或涉及預期變動之發展，或任何法院或其他主管機關對該等法律之詮釋或應用出現任何變動或涉及預期變動之發展於任何有關司法權區發生或影響香港、中國、美國、英國、歐盟(或歐盟任何成員國)、新加坡、日本或百慕達(各「**有關司法權區**」)；
  - b) 任何有關司法權區發生或出現對有關司法權區構成影響的地方、全國、區域或國際金融、政治、軍事、工業、經濟、貨幣市場、財政或監管或市場狀況或任何貨幣或交易結算系統(包括但不限於股票及債券市場、貨幣及外匯市場及銀行同業市場的狀況)的任何變動或涉及預期變動或發展的事態發展，或可能導致或表示已出現對上述事項構成影響的變更或事態發展或預期變動或事態發展的任何事件或連串事件；或
  - c) 政府任何行動或任何法庭頒令、罷工、災難、危機、停工、火災、爆炸、水災、民亂、戰爭行動、敵對行動爆發或升級、天災、恐怖活動、宣佈全國或國際進入緊急狀態、暴動、公眾騷動、爆發疾病、傳染病或流行病，在各情況下超出香港包銷商的控制範圍；或
  - d) 於聯交所、紐約證券交易所、納斯達克全球交易市場、倫敦證券交易所、上海證券交易所、深圳證券交易所、新加坡證券交易所或東京證券交易所股份或證券買賣任何普遍的停止、中止或限制(包括但不限於實行或規定任何最低或最高價格限制或價格範圍)；或
  - e) 任何有關司法權區的(A)外匯控制、匯率或外商投資規例出現變動或涉及預期變動之發展(包括但不限於港元或人民幣對任何外幣的貶值、港元貨幣價值與美元貨幣價值掛鈎制度的變動)；或(B)稅項(定義見香港包銷協議)出現任何變動或涉及預期變動之發展，而對股份投資構成不利影響；或
  - f) 在或對任何有關司法權區構成影響的商業銀行活動任何全面停止，或任何有關司法權區商業銀行活動或外匯買賣或證券交易或證券結算或清算服務、程序或事宜的任何中斷；或
  - g) 任何有關司法權區以任何方式直接或間接實施或遭致經濟制裁；或

---

## 包 銷

---

- h) 根據《公司(清盤及雜項條文)條例》或上市規則或根據聯交所或證監會的任何規定或要求由本公司發行或要求發行有關發售股份的發售及銷售的本招股章程、申請表格、初步發售通函或發售通函或其他文件的補充或修訂；或
- i) 任何集團公司(包括高速公路合作公司)、控股股東、路勁基建或任何董事面臨或遭致任何起訴或索償；或
- j) 政府機關或監管機構或組織對任何集團公司(包括高速公路合作公司)或任何董事進行任何調查或其他行動(包括逮捕或拘留)或提起訴訟或宣佈有意調查或採取其他行動(包括逮捕或拘留)或提起訴訟；或
- k) 本公司任何主席、行政總裁或首席財務官離職、任何董事被控公訴罪行或依法被禁止或因其他理由不合資格參與管理一家公司；或
- l) 任何集團公司(包括高速公路合作公司)的收益、經營業績、業務、業務前景、財務或交易狀況、條件(財務或其他條件)或前景出現任何不利變動或潛在不利變動(包括任何集團公司(包括高速公路合作公司)面臨或遭致任何第三方的任何起訴或索償)；或
- m) 針對債權人債務償還之任何要求或將任何集團公司(包括高速公路合作公司)清盤或清算提出呈請或任何集團公司(包括高速公路合作公司)與其債權人作出任何債務重整或安排或訂立債務協議安排或任何集團公司(包括高速公路合作公司)通過清盤決議或就任何集團公司(包括高速公路合作公司)的全部或部分資產或業務委任臨時清盤人、接管人或管理人或任何集團公司(包括高速公路合作公司)發生任何類似情況；

而聯席全球協調人(為彼等本身及代表香港包銷商)經諮詢本公司後，全權酌情認為，上述情況個別或整體：**(A)**對本公司或本集團(包括高速公路合作公司)的整體資產、負債、業務、一般事項、管理、股東權益、利潤、虧損、經營業績、財務或其他方面的狀況或條件或前景已產生或將產生或很有可能產生重大不利影響或據此對本公司任何現有或准股東產生重大不利影響；或**(B)**已經或將會或很有可能對全球發售成功與否，或申請或接納或認購或購買的發售股份的水平或發售股份的分銷有重大不利影響及／或導致或很有可能導致按照預定方式履行或實行香港包銷協議、香港公開發售、優先發售或全球發售的任何主要部分變得不可行或不明智或不適宜；或**(C)**導

---

## 包 銷

---

致或將會或很有可能導致根據本招股章程、申請表格、正式通告、初步發售通函或發售通函所載條款及方式進行香港公開發售、優先發售或全球發售或交付發售股份成為不可行或不明智或不適宜；或(D)已導致或很有可能導致香港包銷協議任何部分(包括包銷)未能按其條款實行或阻礙處理根據全球發售或根據其包銷進行的申請及／或付款；或

- (ii) 任何聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人或任何香港包銷商注意到：
- a) 不論任何原因禁止本公司根據全球發售條款發售、配發、發行或出售任何發售股份；或
  - b) 不論任何原因政府或監管機構禁止本公司根據全球發售發售、配發、發行或出售任何發售股份；或
  - c) 將予發行或出售的股份遭拒絕或不獲批准上市及買賣／或倘獲批准，有關批准其後遭撤回、限制或暫緩；或
  - d) 本招股章程、申請表格及正式通告(「香港公開發售文件」)及／或本公司或其代表就香港公開發售刊發或使用的任何通告、公告、廣告、通訊(包括其任何補充或修訂)所載的任何陳述屬於或已變為失實、不完整、不正確或具有誤導性，或上述香港公開發售文件及／或本公司或其代表就香港公開發售刊發或使用的任何通告、公告、廣告、通訊所表達的任何預測、估計、意見表達、意向或預計整體屬不公平及不誠實且並非基於合理理由或按合理假設(如適用)作出；或
  - e) 任何集團公司(包括高速公路合作公司)或任何董事或集團公司(包括高速公路合作公司)董事違反《公司(清盤及雜項條文)條例》、公司條例、中國公司法、上市規則或任何其他適用法律或法規；或
  - f) 本招股章程(或就擬定認購及出售發售股份所用任何其他文件)或全球發售

---

## 包 銷

---

的任何方面違反《公司(清盤及雜項條文)條例》、上市規則或任何其他適用法律或法規；或

- g) 發生或發現任何事宜，而倘若該事宜在緊接本招股章程刊發日期前發生或發現但並無在本招股章程披露，則構成本招股章程的嚴重遺漏；或
- h) (i)本公司、控股股東或路勁基建已違反香港包銷協議或國際包銷協議中的任何聲明、保證、承諾或條文或(ii)本公司、控股股東或路勁基建於香港包銷協議或國際包銷協議(如適用)作出的任何聲明、保證及承諾為(或於重申時為)失實、不確、不完整或具有誤導性；或
- i) 本公司任何申報會計師或任何律師或顧問或其他專家已撤回其各自對本招股章程(連同其隨附的報告、函件、法律意見概要(視乎情況而定))的刊發以及對按其出現方式及文義提述其名稱的同意；或
- j) 發生任何事件、行動或遺漏情況導致或很有可能會導致本公司、控股股東或路勁基建根據本公司、控股股東或路勁基建依照香港包銷協議提供的彌償保證而須負有責任；或
- k) 違反任何本公司、控股股東或路勁基建於香港包銷協議或國際包銷協議項下之任何責任；或
- l) 訂立國際包銷協議時累計投標詢價程序中的大部分訂單遭撤回、終止或取消；或
- m) 本公司已撤回本招股章程(及／或有關全球發售刊發或使用之任何其他文件)或全球發售。

### 根據上市規則向聯交所作出的承諾

#### 本公司的承諾

根據上市規則第10.08條，本公司已向聯交所承諾自上市日期起計六個月的任何時間內(不論該等股份或證券的發行是否將於上市日期起計六個月內完成)不會發行其他任何股份或可轉換為本公司股本證券的其他證券(不論是否屬已上市類別)，亦不會訂立任何協議或安排以發行該等股份或證券，惟根據全球發售或上市規則第10.08條規定的任何情況則除外。

### 控股股東的承諾

根據上市規則第10.07條，各控股股東已向我們及聯交所承諾，除根據全球發售(包括根據超額配股權，或(如適用)借股安排(可由其與穩定價格經辦人或其任何聯繫人或代表其行事的任何人士訂立))外，在未經聯交所事先書面同意的情況下或除非符合上市規則的適用規定：

- (a) 其不會且須促使任何其他登記持有人(如有)不會自本招股章程刊發日期起至上市日期起計滿六個月當日止期間(「首六個月期間」)處置或訂立任何協議處置本招股章程所示控股股東作為實益擁有人(定義見上市規則第10.07(2)條)擁有之任何股份，或以其他方式就該等股份設立任何認股權、權利、權益或產權負擔；及
- (b) 於緊接首六個月期間屆滿後六個月期間(「第二個六個月期間」)，出售或訂立任何協議出售上文(a)段所述任何股份(如有)，或就任何相關股份設立任何認股權、權利、權益或產權負擔，惟於緊接相關出售或行使、或強制執行相關認股權、權利、權益或產權負擔後，其不再為本公司之控股股東，

上述情況均受上市規則之規限。

此外，根據上市規則第10.07(2)條附註(3)，各控股股東已向我們及聯交所承諾，在首六個月期間及第二個六個月期間內，其將：

- (a) 在其以獲授權機構(定義見香港法例第155章《銀行業條例》)為受益人就真誠商業貸款抵押或質押其實益擁有的我們任何證券時，立即知會我們有關抵押或質押及所抵押或質押的證券數目；及
- (b) 在接獲承押人或承押記人表示將會處置任何所抵押或質押的本公司證券的口頭或書面指示時，立即將有關指示知會我們。

如獲控股股東知會上述事項(如有)，我們亦會盡快知會聯交所，並將在獲知會該等事項後盡快根據上市規則第2.07C條刊登規定進行披露。

### 根據香港包銷協議作出的承諾

#### 本公司作出的承諾

根據香港包銷協議，本公司已向聯席保薦人、聯席全球協調人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、香港包銷商及彼等各自承諾，自香港包銷協議日期起至首六個月期間屆

---

## 包 銷

---

滿為止的任何時間，除(i)根據全球發售發售、配發及發行發售股份；(ii)根據資本化發行所發行的股份；(iii)根據認股權計劃的任何認股權發售及／或根據任何該等認股權的行使所配發及發行的股份外，未經聯席全球協調人(代表香港包銷商)的事先書面同意，及除非遵照上市規則之規定，本公司不會：

- a) 配發、發行、出售、接受認購、提呈要約配發、發行或出售、訂約或同意配發、發行或出售、指讓、按揭、抵押、質押、出讓、擔保、對沖、借出、授出或出售任何認股權、認股權證、合約或權利以認購或購買、授出或購買任何認股權、認股權證、合約或權利以配發、發行或出售、借出或以其他方式轉讓或處置(不論直接或間接、條件或無條件)或購回任何股份、本公司任何股本證券或於上述任何一項的任何權益(包括但不限於可轉換或行使或交換為，或代表有權利收取任何該等股份或本公司股本證券的任何證券)，或就上述各項創設繁重負擔，或訂約或同意轉讓或處置上述各項，或就上述各項創設繁重負擔；或向與發行預託證券有關的保管人存入本公司任何股本證券；
- b) 訂立任何掉期或其他安排以向他人全部或部分轉讓任何股份、本公司任何股本證券或在任何該等股份或證券(包括但不限於可轉換、交換或行使為任何該等股份或本公司股本證券的任何證券，或代表有權收取或購買任何該等證券或本公司股本證券的任何證券)中的任何權益的任何經濟後果；
- c) 訂立與上文(a)或(b)段所述任何交易具相同經濟效果的任何交易；或
- d) 要約或同意或宣佈，或公開披露本公司將或可能進行任何上文(a)、(b)或(c)段所述的任何有關交易，

在任何情況下，不論該等交易是否以交付股份或本公司有關其他證券結算(不論股份或本公司有關其他證券的配發及發行是否於首六個月期間完成)。倘於第二個六個月期間任何時間，本公司訂立上文(a)、(b)或(c)段所列交易或要約或同意或宣佈有意進行任何該等交易，則本公司承諾會採取一切合理措施確保有關交易、要約、協議或公告不會令股份或本公司任何其他證券出現混亂或形成虛假市場。

本公司已向聯席保薦人、聯席全球協調人、香港包銷商承諾，其將遵守且控股股東已向聯席保薦人、聯席全球協調人、香港包銷商及彼等各自承諾，將促使本公司遵守上市規則規定的最低公眾持股量規定或由聯交所授出且未被撤銷的任何豁免(「**最低公眾持股量規定**」)；各控股股東已向聯席保薦人、聯席全球協調人及香港包銷商承諾，其將不會同意或



---

## 包 銷

---

實施，且將促使其聯繫人不會同意或實施購買任何股份而導致違反最低公眾持股量規定。本公司已向聯席保薦人、聯席全球協調人及香港包銷商承諾，在未取得聯繫全球協調人(代表香港包銷商)事先書面同意之情況下，於上市日期首個週年前後，其將不會同意或實施購買任何股份而將公眾人士所持股權(定義見上市規則第8.24條)削減至低於最低公眾持股量。

### 控股股東作出的承諾

根據香港包銷協議，各控股股東已向本公司、聯席保薦人、聯席全球協調人、香港包銷商承諾，未經聯席全球協調人(代表香港包銷商)的事先書面同意及除非遵照上市規則之規定：

- (i) 於首六個月期間的任何時間，除以下各項外：**(A)**根據全球發售進行股份的任何出售；**(B)**僅就售股股東而言，根據借股協議進行股份的任何出借；**(C)**以獲授權機構(定義見香港法例第155章《銀行業條例》)為受益人將股份進行質押或抵押(按本招股章程所示其為該等股份的實益擁有人)，作為抵押品以取得真誠的商業貸款，其不會：
  - (a) 出售、提呈要約出售、訂約或同意出售、按揭、抵押、質押、擔保、對沖、借出、授出或出售任何認股權、認股權證、合約或權利以購買、授出或購買任何認股權、認股權證、合約或權利以出售或另行轉讓或處置(不論直接或間接、有條件或無條件)其於上市日期實益擁有的任何股份、本公司任何股本證券或在任何該等股份或證券(包括但不限於可轉換、交換或行使為任何該等股份或本公司股本證券的任何證券，或代表有權收取或購買任何該等證券或本公司股本證券的任何證券)中的任何權益，或對禁售證券設定產權負擔，或訂約或同意轉讓或處置禁售證券或對其設定產權負擔；
  - (b) 訂立任何掉期或其他安排以向他人全部或部分轉讓任何股份、本公司任何股本證券或在任何該等股份或證券(包括但不限於可轉換、交換或行使為任何該等股份或本公司股本證券的任何證券，或代表有權收取或購買任何該等證券或本公司股本證券的任何證券)中的任何權益的任何經濟後果；
  - (c) 訂立與上文(a)或(b)段所述任何交易具相同經濟效果的任何交易；或
  - (d) 要約或同意或宣佈或公開披露進行上文(a)、(b)或(c)段所述任何有關交易的任何意向，

在各情況下，不論該等交易是否以交付股份或本公司其他證券之方式進行結算(不論有關交易是否於首六個月期間內完成)；

---

## 包 銷

---

- (ii) 倘緊隨根據該交易進行出售、轉讓或處置或行使或強制執行任何認股權、權利、權益或繁重負擔後而將不再為本公司的「控股股東」(定義見上市規則)，則於第二個六個月期間的任何時間其均不會訂立上文(a)、(b)或(c)段所述任何股份、本公司任何股本證券或在任何該等股份或證券(包括但不限於可轉換、交換或行使為任何該等股份或本公司股本證券的任何證券，或代表有權收取或購買任何該等證券或本公司股本證券的任何證券)中的任何權益的任何交易，亦不會要約或同意或宣佈進行任何該交易的任何意向；及
- (iii) 於第二個六個月期間屆滿前，倘若其訂立上文(a)、(b)或(c)段所指的有關任何股份、本公司任何股本證券或在任何該等股份或證券(包括但不限於可轉換、交換或行使為任何該等股份或本公司股本證券的任何證券，或代表有權收取或購買任何該等證券或本公司股本證券的任何證券)中的任何權益的任何交易，或者要約或同意或宣佈實行任何該交易的任何意向，其將採取一切合理措施，以確保任何該交易、要約、協議或公佈將不會導致股份或本公司任何其他證券出現混亂或虛假的市場。

### 國際發售

就國際發售而言，預期本公司將與聯席全球協調人及國際包銷商訂立國際包銷協議。根據國際包銷協議，國際包銷商將個別(而非共同)或共同及個別同意購買根據國際發售提呈發售的國際發售股份，或促使認購人或買家認購該等國際發售股份，惟須遵守協議所載若干條件。

預期售股股東將向國際包銷商授出超額配股權，其可由聯席全球協調人(為彼等本身及代表國際包銷商)於國際包銷協議日期起至**2017年7月30日**(星期日)(遞交香港公開發售申請截止日期後第**30日**)隨時行使，以要求售股股東按發售價銷售合共最多**62,775,000**股額外股份，合共佔根據全球發售初步提呈發售的發售股份數目的約**15%**，(除其他事項外)以補足國際發售中的超額分配(如有)。

### 佣金及開支

根據包銷協議的條款及條件，香港包銷商將收取就根據香港公開發售初步提呈的香港發售股份應付的發售價總額的**2.25%**作為總包銷佣金，並從中支付任何次級包銷佣金。對於重新分配予國際發售的未獲認購香港發售股份，我們將會按適用於國際發售的比率向聯席全球協調人及相關國際包銷商(而非香港包銷商)支付包銷佣金。此外，本公司亦可全

---

## 包 銷

---

權酌情向任何或全部香港包銷商支付我們根據香港公開發售提呈發售股份的出售所得款項總額最多**0.5%**的額外獎勵費。

根據每股股份發售價為**4.75**港元(即每股股份指示性發售價範圍**4.00**港元至**5.50**港元的中位數)，佣金及費用總額(不包括酌情獎勵費)連同聯交所上市費用、香港證監會交易徵費、聯交所交易費、法律及其他專業費用以及印刷及其他與全球發售有關的開支(統稱「**佣金及費用**」)估計約**8.14**千萬港元，將由本公司承擔。

### 彌償保證

我們已同意就香港包銷商可能蒙受的若干損失作出彌償保證，包括因彼等履行香港包銷協議項下的責任及我們任何違反香港包銷協議所引致的損失。

### 香港包銷商於本公司的權益

除彼等各自於香港包銷協議項下的責任或本招股章程所披露者外，概無香港包銷商於我們任何成員公司的任何股份中擁有合法權益或實益擁有該等股份，亦無任何可認購或購買或提名他人認購或購買我們任何成員公司在全球發售中的證券的權利或認股權(無論可否依法執行)。

全球發售完成後，香港包銷商及其聯屬公司可能因履行其於香港包銷協議項下的責任而持有一定比例的股份。

### 聯席保薦人費用

本公司應付聯席保薦人總額達約**0.465**千萬港元的保薦人費用。

### 聯席保薦人的獨立性

截至最後實際可行日期，各聯席保薦人符合上市規則第**3A.07**條所載適用於保薦人的獨立性準則。

### 銀團成員的活動

香港公開發售及國際發售的包銷商(統稱為「**銀團成員**」)及其聯屬人士可各自個別進行並不構成包銷或穩定價格程序一部分的各項活動(詳情載於下文)。

---

## 包 銷

---

銀團成員及其聯屬人士為與全球各國均有聯繫的多元化金融機構。該等實體本身及代表其他人士從事廣泛業務的商業及投資銀行業務、經紀、基金管理、買賣、對沖、投資及其他活動。就股份而言，該等活動可包括擔當股份買家及賣家的代理人，以當事人身份與該等買家及賣家訂立交易、證券投資及股份買賣及訂立以包括股份等資產作為相關資產的場外或上市衍生工具交易或上市及非上市證券交易(包括發行衍生認股權證等在證券交易所上市的證券)。該等實體可能需要就該等活動進行對沖，當中涉及直接或間接買賣股份。所有該等活動可能於香港或全球其他地方進行，可能會令銀團成員及其聯屬人士於股份、包括股份的一攬子證券或指數、可購買股份的基金單位或與任何前述者有關的衍生工具中持有好倉及／或淡倉。

就銀團成員或其聯屬人士於聯交所或於任何其他證券交易所發行任何上市證券(以股份作為其基礎證券)而言，有關證券交易所的規則可能要求該等證券發行人(或其一名聯屬人士或代理人)作為證券的市場莊家或流動性提供者，而於大多數情況下，這亦將導致股份對沖活動。

所有該等活動可能於「全球發售的架構」所述的穩定價格期間內及該期間結束後發生。該等活動可能影響股份的市價或價值、股份的流動性或成交量及股份價格的波幅，而每日出現的影響程度亦難以估計。

謹請注意，當從事任何該等活動時，銀團成員將受到若干限制，包括：

- (a) 銀團成員(穩定價格經辦人或代其行事之任何人士除外)概不得就分配發售股份於公開市場或其他地促成任何交易(包括發行發售股份或訂立任何有關發售股份之期權或其他衍生交易)，而將任何發售股份之市價穩定或維持在有別於公開市場上可能存在的普遍市價之水平；及
- (b) 銀團成員須遵守所有適用法律及規例，包括證券及期貨條例之市場失當行為條文，包括禁止內幕交易、虛假交易、操控價格及操縱證券市場之條文。

若干銀團成員或其聯屬人士不時並預期日後將會繼續向本公司及其各自的聯屬人士提供投資銀行、金融、銀行、證券及其他服務，而相關銀團成員或其各自的聯屬人士已或將會收取慣常費用及佣金。

此外，銀團成員或其各自的聯屬人士或會向投資者提供融資，以為其在全球發售中認購發售股份提供資金。

---

## 全球發售的架構

---

### 全球發售

本招股章程乃就香港公開發售(作為全球發售的一部分)而刊發。摩根大通證券(亞太)有限公司、香港上海滙豐銀行有限公司及星展亞洲融資有限公司為全球發售的聯席全球協調人。全球發售包括：

- (a) 根據下文「香港公開發售」所述在香港初步提呈**41,850,000**股股份(或會按下文所述調整)的香港公開發售；及
- (b) (i)根據第**144A**條或根據美國證券法的登記豁免或通過毋須遵守美國證券法登記規定的交易在美國境內或向美籍人士(各情況下僅向同時為合資格機構買家及合資格買家之人士)及(ii)在美國境外以離岸交易方式依據S規例向非美籍人士(包括香港境內的專業及機構投資者)提呈合共**376,650,000**股股份(或會按下文所述調整及視乎超額配股權行使情況而定)的國際發售。

根據國際發售提呈**376,650,000**股發售股份，其中**43,900,000**股股份將根據優先發售作為下文「優先發售」所述的保證配額提呈予合資格路勁基建股東。

投資者可：

- (a) 根據香港公開發售申請香港發售股份；或
- (b) 根據國際發售申請或表示有意認購國際發售股份，

惟二者不得同時進行(惟有資格申請優先發售的保留股份的合資格路勁基建股東亦可(i)根據香港公開發售申請香港發售股份(如合資格)或(ii)表示有意根據國際發售認購股份(如合資格))。

倘超額配股權未獲行使，發售股份將相當於緊隨全球發售完成後本公司已發行股本總數的約**27%**。

本招股章程所指的申請、申請表格、申請款項或申請程序僅與香港公開發售有關。

### 香港公開發售

#### 初步提呈發售的發售股份數目

我們初步提呈發售**41,850,000**股股份，供香港公眾人士按發售價認購，佔全球發售初步提呈的發售股份總數的約**10%**。根據發售股份在國際發售和香港公開發售之間進行的重新分配，緊隨全球發售完成後，香港發售股份佔本公司已發行股本總數的約**2.7%**。

---

## 全球發售的架構

---

香港公開發售可供香港公眾人士以及機構及專業投資者參與。專業投資者一般包括經紀、交易商、日常業務涉及買賣股份及其他證券的公司(包括基金經理)以及經常投資股份及其他證券的企業實體。

香港公開發售須待下文「*香港公開發售的條件*」所載條件達成後，方告完成。

### 申請

香港公開發售的每位申請人亦須在其提交的申請中承諾並確認，申請人及申請人為其利益提出申請的任何人士，並無亦將不會申請或接納或表示有意認購國際發售項下的任何國際發售股份。倘有關承諾及／或確認遭違反及／或並不屬實(視情況而定)，或有關申請人已經或將會獲配售或分配國際發售項下的發售股份，則該申請人的申請將不獲受理。

上市乃由聯席保薦人保薦。就香港公開發售的申請人須於申請時繳付最高發售價每股香港發售股份5.50港元，另加就每股香港發售股份應付的經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費。倘按下文「*定價及分配*」所述方式最終釐定的發售價低於最高發售價每股發售股份5.50港元，我們將不計利息向獲接納申請人退回適當款項(包括多繳申請款項應佔的經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費)。更多詳情載於下文「*如何申請香港發售股份及保留股份*」。

### 香港公開發售的條件

根據香港公開發售的所有發售股份申請須達成下列條件後方會獲接納：

- (a) 上市委員會批准根據全球發售所提呈的股份上市及買賣，且該上市及買賣之批准隨後於上市日期前未被撤回；
- (b) 聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)、本公司及售股股東於定價日或之前正式協定發售價；
- (c) 於定價日或之前簽署並交付國際包銷協議；及
- (d) 香港包銷商根據香港包銷協議的責任及國際包銷商根據國際包銷協議的責任成

---

## 全球發售的架構

---

為及仍為無條件，且並無根據各相關協議條款終止，

上述各項條件須於香港包銷協議或國際包銷協議指定的日期及時間或之前達成(惟有關條件於該等日期及時間或之前獲得有效豁免則除外)，及無論如何不得遲於**2017年7月3日**(星期一)上午八時正。

倘因任何理由，聯席全球協調人(為彼等本身及代表香港包銷商)、售股股東與本公司未能於**2017年7月3日**(星期一)或之前協定發售價，則全球發售將不會進行並告失效。

香港公開發售、優先發售及國際發售均須待(除其他事項外)另一項發售成為無條件且並無根據其各自之條款終止後方為完成。

若截至指定日期及時間未能達成或獲豁免上述條件，則全球發售將告失效，並須即時知會香港聯交所。本公司將於有關失效後翌日於《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)並於本公司網站([www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com))及聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))刊發有關香港公開發售失效的通告。在此情況下，所有申請款項將根據「*如何申請香港發售股份及保留股份 — H. 寄送／領取股票及退款*」所載條款不計利息退回。同時，所有申請款項將存放於收款銀行或其他根據香港法例第155章銀行業條例(修訂本)獲發牌的香港銀行的獨立銀行賬戶。

### 優先發售

保證配額的基準。

為使路勁基建股東可優先(僅就分配而言)參與全球發售，待聯交所批准股份於聯交所主板上市及買賣且該批准未被撤回及全球發售成為無條件後，假設超額配股權未獲行使，合資格路勁基建股東將獲邀申請優先發售項下合共**43,900,000**股保留股份，佔國際發售項下初步可供認購股份約**10.5%**(作為保證配額)。保留股份乃自國際發售項下國際發售股份當中提呈發售，毋須按下文「*一 重新分配*」所述進行重新分配。

---

## 全球發售的架構

---

保證配額的基準為合資格路勁基建股東於記錄日期下午四時三十分每持有整數倍單位**17**股路勁基建股份可認購一股保留股份。

合資格路勁基建股東應注意，彼等保留股份的保證配額可能並非一手完整股份單位**1,000**股股份。將不會提供零碎股份單位對盤服務。此外，分配予各名合資格路勁基建股東的保留股份將向下調整至最接近的整數(倘必要)，零碎股份的買賣可能按低於完整買賣單位當時市價的價格進行。

合資格路勁基建股東的保留股份保證配額乃不可轉讓，且未繳款項的配額將不會於聯交所買賣。

於記錄日期持有少於**17**股路勁基建股份的合資格路勁基建股東將不會享有保留股份的保證配額，但仍有權透過申請超額保留股份參與優先發售，有關詳情見下文。

申請保留股份的分配基礎。

合資格路勁基建股東可申請多於、少於或相等於彼等之保證配額的保留股份數目，或僅可申請優先發售項下的超額保留股份。

於**藍色**申請表格所載條款及條件的規限下，並假設優先發售的條件獲達成，申請少於或相等於合資格路勁基建股東於優先發售項下保證配額的保留股份數目的有效申請將獲全數接納。

倘合資格路勁基建股東申請的保留股份數目多於合資格路勁基建股東於優先發售項下的保證配額，則在上文所述者規限下，相關保證配額將獲全數配發，惟有關申請的超額部分將僅如下文所述在有足夠可用保留股份足夠的情況下方獲接納。

倘合資格路勁基建股東僅根據優先發售申請超額保留股份，有關申請將僅如下文所述在有足夠可用保留股份的情況下方會獲接納。

建議有意申請多於其保證配額的合資格路勁基建股東(香港結算代理人除外)可申請**藍色**申請表格所載數目及應繳股款一覽表所載的其中一個數目並支付相應款額，或申請人必須運用**藍色**申請表格所載的公式計算其申請的保留股份數目的應付款項的正確金額。

倘保留股份的超額申請：

- (a) 少於保留股份總數與合資格路勁基建股東以彼等保證配額之方式承購的保留股份數目之差額(「**可用保留股份**」)，若本公司將於緊隨全球發售後遵守上市規則



---

## 全球發售的架構

---

第8.24條，則可用保留股份將首先分配以悉數滿足該等保留股份的超額申請，其後則按聯席全球協調人酌情分配至國際發售；

- (b) 與可用保留股份相同，則可用保留股份將分配以悉數滿足該等保留股份的超額申請；或
- (c) 多於可用保留股份，則可用保留股份將按與香港的公開發售中出現超額認購時常用的分配基準一致的分配基準分配，即認購額較細的申請將獲較高的分配百分比。倘滿足超額申請後有任何零碎數目的股份，有關零碎數目的股份將按聯席全球協調人酌情分配至國際發售。為補足股份的零碎持有量至一手完整持有量而作出的任何超額申請將不會獲得優先處理。

除上述外，優先發售將不受國際發售與香港公開發售之間的回補安排所規限。

由代名人公司持有路勁基建股份的實益路勁基建股東須留意，本公司將根據路勁基建的股東名冊，視代名人公司為單一路勁基建股東。因此，由代名人公司持有路勁基建股份的實益路勁基建股東須留意上文(c)段所述安排並不會個別適用於彼等。路勁基建股份以代名人、信託或以任何其他身份成為的登記持有人之名義登記的任何實益路勁基建股東，應與該代名人、信託或登記持有人就申請優先發售的保留股份作出安排。建議任何該人士考慮其是否希望於記錄日期前以實益擁有人名義登記相關路勁基建股份作出安排。

### 合資格路勁基建股東申請香港發售股份。

除使用藍色申請表格申請保留股份外，合資格路勁基建股東可使用白色或黃色申請表格或透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示或透過網上白表服務申請提交一份香港發售股份的申請。合資格路勁基建股東根據香港公開發售使用白色或黃色申請表格或向香港結算或透過網上白表服務發出電子認購指示申請香港發售股份，將不會獲優先配額或分配。

### 合資格路勁基建股東及非合資格路勁基建股東。

僅於記錄日期名列路勁基建股東名冊且並非身為非合資格路勁基建股東的路勁基建股東方可根據優先發售認購保留股份。

---

## 全球發售的架構

---

非合資格路勁基建股東指於記錄日期彼等登記地址位於香港以外司法權區的路勁基建股東，而路勁基建及本公司董事經作出查詢後，認為遵照相關路勁基建股東身處的相關司法權區法律的法律限制或該司法權區相關監管機構或證券交易所的規定，將該等股東從優先發售中剔除實屬必須或適當。

路勁基建及本公司董事已查詢有關向指定地區內路勁基建股東提呈發售保留股份的指定地區適用證券法例的法律限制及相關監管機構或證券交易所的規定。考慮到有關情況，路勁基建及本公司董事認為，基於本招股章程登記或備案及／或該等地區相關機構所需的批准及／或本公司及路勁基建股東為符合該等地區的相關當地或監管規定，須遵守當地法律及／或其他規定而可能需要採取的額外措施所涉及的時間及成本，有必要或適宜限制指定地區的路勁基建股東根據優先發售認購保留股份保證配額。

因此，就優先發售而言，非合資格路勁基建股東為於記錄日期名列路勁基建股東名冊且於該名冊內所示地址為位於任何指定地區的路勁基建股東。

在不限制以上所述之情況下，優先發售項下保留股份不得於美國或加拿大或向任何「美籍人士」(定義見S規例)提呈發售或出售。因此，居住於美國或為美籍人士或居住於加拿大的路勁基建股東(包括實益路勁基建股東)無權或不得申請及認購優先發售項下保留股份，且任何合資格路勁基建股東或其他方不得向或為任何居住於美國的人士或美籍人士或居住於加拿大的人士的利益而申請及認購優先發售項下保留股份。

保留股份不可於已執行招股章程指令的歐洲經濟區的任何成員國(各自為有關成員國)提呈發售，惟根據招股章程指令獲以下豁免的有關成員國的專業投資者除外：

- 屬合資格投資者的法定實體(定義見招股章程指令)；或
- 屬招股章程指令第3(2)條規定的任何其他情況，

惟發售保留股份不得導致根據招股章程指令第3條而須刊發招股章程，或根據招股章程指令第16條而須刊發補充招股章程，且首次購買保留股份或獲作出任何提呈發售的各位人士

---

## 全球發售的架構

---

將被視為已向本公司聲明、保證及協定，彼為一名「合資格投資者」(定義見招股章程指令第2(1)(e)條的有關成員國的執行法律)。

倘任何保留股份發售予財務中介人(定義見招股章程指令第3(2)條所用者)，相關財務中介人將會被視為已向本公司聲明、保證、確認及協定其於優先發售時其所認購的保留股份並非以非全權基準代表他人而認購，亦非為了向他人發售或轉售而認購，因而可能導致向公眾發售任何保留股份(於有關成員國向合資格投資者(定義見招股章程指令)進行的發售或轉售除外)。

就上述條文而言，「招股章程指令」一詞指第2003/71/EC號指令(及修訂版)，其中包括各有關成員國的任何有關執行措施。

儘管本招股章程或藍色申請表格有任何其他條文規定，倘本公司全權酌情信納有關交易獲豁免或毋須遵守引致上述限制之法例或規例，則本公司保留權利容許任何路勁基建股東承購其保留股份的保證配額。此外，無論本招股章程或藍色申請表格有任何其他規定，本公司若認為其接納申請將觸犯以下司法權區的適用證券或其他法律、法規或規例：(i)接獲藍色申請表格的司法權區；或(ii)申請人或申請人正代其根據優先發售作出申請的實益路勁基建股東所處司法權區，則本公司保留權利不配發任何保留股份。

派發本招股章程及藍色申請表格。

藍色申請表格連同本招股章程副本已寄發予所有合資格路勁基建股東。有關更多詳情，見「如何申請香港發售股份及保留股份」。

申請手續。

優先發售的申請手續以及條款及條件載於「如何申請香港發售股份及保留股份」及藍色申請表格內。

國際發售

國際發售將包括初步提呈發售的376,650,000股發售股份(包括根據優先發售提呈發售的43,900,000股股份)，佔全球發售項下初步可供認購的發售股份總數的90%及緊隨全球

---

## 全球發售的架構

---

發售完成後本公司全部已發行股本的約**24.3%**(假設超額股權未獲行使)。國際發售股份(根據優先發售提呈發售的保留股份除外)將包括由本公司提呈發售以供認購的**224,250,000**股新股份以及由售股股東提呈發售以供銷售的**108,500,000**股銷售股份。

穩定價格經辦人或其聯屬人士或代表其行事的任何人士可超額分配總數多達且不多於**62,775,000**股額外發售股份(其佔全球發售初步可供認購發售股份的約**15%**)，並通過(除其他事項外)行使全部或部分超額配股權或使用穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士於二級市場中按不超過發售價的價格購買的股份或通過借股安排(詳情見下文)或綜合使用該等方法以補足該等超額分配。

聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)或會要求已根據國際發售獲提呈發售股份而同時已根據香港公開發售提出申請的任何投資者向聯席全球協調人提供充足資料，使聯席全球協調人能夠識別香港公開發售的相關申請，並確保該等投資者不會根據香港公開發售申請任何發售股份。

### 超額配股權

預期售股股東將就全球發售向國際包銷商授出可由聯席全球協調人代表國際包銷商行使的超額配股權。

根據超額配股權，國際包銷商有權(可由聯席全球協調人(為彼等本身及代表國際包銷商)於國際包銷協議日期至遞交香港公開發售申請截止日期後**30**日內的任何時間行使)要求售股股東按國際發售的發售價銷售合共最多**62,775,000**股額外股份，佔全球發售初步可供認購發售股份的約**15%**(假設超額配股權未獲行使)，以(除其他事項外)補足國際發售中的超額分配(如有)。

倘超額配股權獲悉數行使，緊隨全球發售完成後，據此將予銷售的額外發售股份將佔我們已發行股本總額的**4.05%**。倘超額配股權獲行使，本公司將刊發公告。

### 穩定價格行動

穩定價格行動是包銷商在部分市場為促進證券分銷所採取的做法。為穩定價格，包銷商可在特定期間內，在二級市場競投或購買新發行證券，以延遲及在可能情況下避免證券的市價跌至低於發售價。在遵守所有(包括香港的)適用法律及監管規定的情況下，此類

---

## 全球發售的架構

---

交易可於所有准許如此行事的司法權區進行。在香港，採取穩定價格行動後的價格不得高於發售價。

就全球發售而言，穩定價格經辦人、其聯屬人士或代表其行事的任何人士可代表包銷商超額分配或進行交易，旨在於上市日期後一段有限期間內，穩定或支持我們股份的市價，使其高於不進行穩定價格行動下可能出現的市價。於任何市場購買我們的股份須遵守所有適用法律及監管規定方可進行。然而，根據證券及期貨條例下的證券及期貨(穩定價格)規則(經修訂)，穩定價格經辦人已經或將被委任為全球發售的穩定價格經辦人，因此，穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士並無責任進行任何有關穩定價格行動，而有關行動在開始後將由穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士全權酌情進行並可隨時終止，且必須於截至香港公開發售申請當日**30**日內終止。

根據證券及期貨(穩定價格)規則(經修訂)，可在香港進行的穩定價格行動包括：**(i)**為防止我們股份市價下跌或將有關跌幅減至最小而進行超額分配；**(ii)**為防止我們股份市價下跌或將有關跌幅減至最小而出售或同意出售我們股份以建立股份淡倉；**(iii)**根據超額配股權購買或同意購買我們股份，以將根據上文第**(i)**或**(ii)**項建立的任何倉盤平倉；**(iv)**僅為防止我們股份市價下跌或將有關跌幅減至最小而購買或同意購買我們的任何發售股份；**(v)**出售或同意出售任何股份以將因該等購買而建立的任何倉盤平倉及**(vi)**提出或嘗試進行上文第**(ii)**、**(iii)**、**(iv)**或**(v)**項所述的任何行動。

有意申請發售股份的人士及投資者尤應留意：

- 穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士或會就穩定價格行動而持有我們股份好倉；
- 穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士持有該好倉的規模及時間或為期多久並不確定；
- 穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士一旦將該好倉的任何部分平倉並在公開市場出售，則可能對本公司的股份市價產生不利影響；
- 支持我們股份價格的穩定價格行動不得較穩定期長，而穩定期將自上市日期開始，並預期於**2017年7月30日**(星期日)屆滿，該日為遞交香港公開發售申請截止日期後**第30日**。於該日後，不得再採取任何穩定價格行動，因此，對我們股份的需求及股份價格屆時或會下跌；

---

## 全球發售的架構

---

- 並無保證我們股份價格可藉由任何穩定價格行動而維持於發售價或高於發售價；及
- 穩定價格行動中進行的穩定價格競投或交易或會以發售價或低於發售價的任何價格進行，因此可按低於申請人或投資者為購入發售股份而支付的價格進行。

本公司將確保或促使於穩定價格期間屆滿的七日內遵照證券及期貨(穩定價格)規則刊發公告。

就全球發售進行任何發售股份超額分配後，聯席全球協調人、其聯屬人士或代其行事的任何人士可通過(除其他事項外)使用穩定價格經辦人、其聯屬人士或代其行事的任何人士於二級市場中購買的股份、行使全部或部分超額配股權、或綜合使用該等方法補足該等超額分配。任何相關購買均須根據香港法例、規則及法規(包括證券及期貨條例下有關穩定價格的證券及期貨(穩定價格)規則(經修訂))進行。可予超額分配的發售股份數目將不會超過超額配股權獲悉數行使時可予出售的股份數目，即**62,775,000**股股份(不超過根據全球發售初步可供認購發售股份的約**15%**)。

### 定價及分配

#### 定價

國際包銷商將徵詢有意投資者在國際發售中購入發售股份的意向。有意專業及機構投資者須列明擬按不同價格或特定價格購入國際發售中發售股份的數目。此過程稱為「累計投標」，預期將一直進行至截止遞交香港公開發售申請當日或前後為止。

就全球發售下各種發售而言，發售股份的定價將由聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)、本公司及售股股東於定價日(預期為**2017年6月30日**(星期五)或前後(香港時間)，且無論如何於**2017年7月3日**(星期一)或之前(香港時間))釐定，並將於其後不久確定各種發售中將獲分配的發售股份數目。

除非於截止遞交香港公開發售申請當日上午前另有公佈(詳見下文)，否則發售價不會超過每股發售股份**5.50**港元，且預期不低於每股發售股份**4.00**港元。申請人於香港公開發售及優先發售項下提交申請時須繳足最高發售價每股香港發售股份**5.50**港元，加每股香港

---

## 全球發售的架構

---

發售股份應付1.0%經紀佣金、0.0027%證監會交易徵費及0.005%聯交所交易費，即每一手買賣單位1,000股股份合計為5,555.43港元。有意投資者謹請注意，於定價日釐定的發售價或會(但預期不會)低於本招股章程所述的指示性發售價範圍。

聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)如認為合適，可根據有意專業、機構及其他投資者於累計投標過程中表達的申請意願水平，在本公司同意的情況下，於截止遞交香港公開發售申請當日上午或之前隨時減少發售股份數目及／或調低指示性發售價範圍至低於本招股章程所述者。在此情況下，本公司會在作出有關調減決定後，在切實可行的情況下盡快且無論如何不遲於截止遞交香港公開發售申請當日上午，在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)以及本公司網站([www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com))及聯交所網站([www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk))刊登有關調低發售股份數目及／或指示性發售價範圍的通知。刊發該通知後，經修訂的發售價範圍將為最終範圍及具決定性，而倘聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)、本公司及售股股東同意，發售價將定於該經修訂發售價範圍內。

倘減少發售股份數目及／或調低發售價，本公司亦將刊發補充上市文件。有關補充上市文件亦將載有對本招股章程目前所載營運資金報表及全球發售數據的確認或修訂(視情況而定)以及因減少發售股份數目及／或調低發售價而可能發生變動的任何其他財務資料。若無刊發任何有關通告，則不會減少發售股份數目及／或調低發售價。

倘減少全球發售下提呈發售的發售股份數目及／或調低指示性發售價範圍，則已遞交申請的申請人將會獲告知其須確認其申請。所有已遞交申請的申請人將需按照公告所載程序確認其申請，所有未確認的申請將告無效。

於遞交香港發售股份申請之前，申請人須留意，減少發售股份數目及／或調低指示性發售價範圍的任何公告或會於截止遞交香港公開發售申請當日方會發出。該通知亦將包括經聯交所同意的因有關調減而可能產生重大變更的相關資料。倘並無刊登本段所述的任何有關調減的公告，則發售股份數目不會減少及／或本公司、售股股東及聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)協定的發售價在任何情況下均不會超出本招股章程所述發售價範圍。

---

## 全球發售的架構

---

倘減少發售股份數目，聯席全球協調人可酌情重新分配香港公開發售及國際發售提呈發售的發售股份數目，惟香港公開發售的香港發售股份數目不得少於全球發售可供認購發售股份總數的10%（假設超額配股權未獲行使）。

最終發售價、國際發售的踴躍程度、香港公開發售及優先發售的申請水平、香港發售股份及保留股份的分配基準及香港公開發售及優先發售的分配結果，預期將透過「*如何申請香港發售股份及保留股份 — E.公佈結果*」所述多種渠道公佈。

### 根據香港公開發售作出分配

根據香港公開發售向投資者分配香港發售股份將僅基於所接獲香港公開發售的有效申請數目而釐定。分配基準或會因申請人有效申請的香港發售股份數目而有所不同。有關分配可能（如適用）包括抽籤，即部分申請人獲分配的香港發售股份可能多於其他申請相同數目股份的申請人，而未能中籤的申請人可能不獲分配任何香港發售股份。

僅就分配而言，根據香港公開發售可供認購的香港發售股份總數（可在下文提述的香港公開發售及國際發售之間重新分配）將分為以下兩組以供分配：甲組及乙組。甲組的香港公開發售股份將由20,925,000股香港發售股份組成且按公平基準分配予申請香港發售股份總認購價（不包括應付經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費）為0.5千萬港元或以下的申請人，而乙組的香港公開發售股份將由20,925,000股香港發售股份組成且按公平基準分配予申請香港發售股份總認購價（不包括應付經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費）為0.5千萬港元以上（上限至乙組總值）的申請人。

投資者謹請留意，甲組及乙組申請的分配比例或有不同。倘其中一組（而非兩組）的香港發售股份認購不足，則剩餘的香港發售股份將轉撥至另一組以滿足該組的需求並作出相應分配。僅就本段而言，香港發售股份「價格」指應付申請發售股份的價格（不考慮最終釐定的發售價）。申請人僅可從甲組或乙組（而非兩組）獲分配香港發售股份。重複或疑屬重複申請及任何認購超過20,925,000股發售股份（初步分配至各組的香港發售股份數目／佔根據香港公開發售初步可供認購的20,925,000股香港發售股份的50%）的申請將不獲受理。



---

## 全球發售的架構

---

### 根據國際發售作出分配

國際發售將包括根據美國證券法第144A條或根據美國證券法登記規定的其他豁免或通過無須遵守相關規定的交易於美國境內或向美籍人士(各情況下僅向同時為合資格機構買家及合資格買家之人士)，以及根據美國證券法S規例於美國境外的香港或其他司法權區向機構及專業投資者以及預期對該等國際發售股份有大量需求的其他投資者及向非美籍人士有選擇地推廣國際發售股份。專業投資者一般包括經紀、交易商、日常業務涉及股份及其他證券買賣的公司(包括基金經理)，以及經常投資於股份及其他證券的企業實體。根據國際發售進行的國際發售股份分配將根據上文「定價及分配」所述「累計投標」程序及多項因素進行，包括需求程度及時間、相關投資者於相關行業的投資資產或股權資產總值，以及預期有關投資者是否會於股份在香港聯交所上市後持有或出售其股份。該分配旨在分派股份，從而建立穩固的專業及機構股東基礎，使本公司及股東整體獲益。

聯席全球協調人(為彼等本身及代表包銷商)或會要求已根據國際發售獲發國際發售股份及根據香港公開發售提出申請的任何投資者向聯席全球協調人提供充分資料，以識別香港公開發售的相關申請，確保該申請自香港公開發售的任何香港發售股份申請中剔除。

### 重新分配

發售股份在香港公開發售及國際發售之間的分配可予調整。上市規則第18項應用指引第4.2段規定設立回補機制，其效用為在股份認購達到若干訂明的總需求水平時，將香港公開發售項下發售股份的數目增加至全球發售項下提呈發售的發售股份總數的某一百分比，詳情見下文：

- (a) 倘根據香港公開發售有效申請認購的發售股份數目，少於根據香港公開發售初步可供認購的發售股份數目的15倍，則發售股份將由國際發售重新分配至香港公開發售。據此，根據香港公開發售可供認購的發售股份總數將為41,850,000股發售股份，佔根據全球發售初步可供認購的發售股份的約10%；
- (b) 倘根據香港公開發售有效申請認購的發售股份數目達到根據香港公開發售初步可供認購的發售股份數目的15倍或以上但少於50倍，則由國際發售重新分配至

---

## 全球發售的架構

---

香港公開發售的發售股份數目將會增加，據此，根據香港公開發售可供認購的發售股份總數將為**125,550,000**股發售股份，佔根據全球發售初步可供認購的發售股份的約**30%**；

- (c) 倘根據香港公開發售有效申請認購的發售股份數目達到根據香港公開發售初步可供認購的發售股份數目的**50**倍或以上但少於**100**倍，則由國際發售重新分配至香港公開發售的發售股份數目將會增加，據此，根據香港公開發售可供認購的發售股份總數將為**167,400,000**股發售股份，佔根據全球發售初步可供認購的發售股份的約**40%**；及
- (d) 倘根據香港公開發售有效申請認購的發售股份數目達到根據香港公開發售初步可供認購的發售股份數目的**100**倍或以上，則由國際發售重新分配至香港公開發售的發售股份數目將會增加，據此，根據香港公開發售可供認購的發售股份總數將為**209,250,000**股發售股份，佔根據全球發售初步可供認購的發售股份的**50%**。

在各情況下，重新分配至香港公開發售的額外發售股份將在甲組和乙組之間進行分配，而分配至國際發售的發售股份數目將按聯席全球協調人認為適當的方式相應減少。

此外，聯席全球協調人按其絕對酌情權可(但並無責任)從國際發售中分配所有或任何發售股份至香港公開發售，以滿足根據香港公開發售提出的有效申請。

倘香港公開發售未獲全數認購，則聯席全球協調人有權按其認為適當的比例將全部或任何未獲認購的香港發售股份重新分配至國際發售。

香港公開發售將予提呈發售的發售股份及國際發售將予提呈發售的發售股份在若干情況下可由聯席全球協調人酌情決定於該等發售之間重新分配。

根據優先發售從根據國際發售提呈發售的發售股份中向合資格路勁基建股東提呈發售的保留股份，將無須在香港公開發售與國際發售之間進行重新分配。

### 買賣安排

假設香港公開發售於**2017年7月7日(星期五)**上午八時正或之前在香港成為無條件，則預期我們的股份將於**2017年7月7日(星期五)**上午九時正開始在聯交所買賣。我們的股份將按每手**1,000**股股份買賣。股份的股份代號為**3682**。

---

## 全球發售的架構

---

僅當(i)全球發售於各方面成為無條件及(ii)「包銷 — 包銷安排及開支 — 香港公開發售 — 終止理由」所述終止權未獲行使時，就發售股份發行的股份股票將於2017年7月7日(星期五)上午八時正為有效。倘於收到股份股票前或股份股票成為有效前買賣股份，則所有風險概由投資者自行承擔。

---

# 如何申請香港發售股份及保留股份

---

## A. 如何申請香港發售股份

### 1. 如何申請

如閣下申請香港發售股份，則不可申請或表示有意認購國際發售股份（根據優先發售申請的保留股份除外）。

如欲申請香港發售股份，閣下可：

- 使用白色或黃色申請表格；
- 透過網上白表服務於[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)作網上申請；或
- 以電子方式促使香港結算代理人代表閣下申請。

閣下或閣下之聯名申請人均不可提交多於一份申請，除非閣下為代理人並於申請內提供所需資料則另作別論。

本公司、聯席全球協調人、網上白表服務供應商及其各自代理人可酌情拒絕或接受整個或部分申請。

### 2. 可申請之人士

如閣下或閣下為其利益提出申請之人士符合以下各項，則閣下可以白色或黃色申請表格申請香港發售股份：

- 年滿18歲或以上；
- 擁有香港地址；
- 身處美國境外且並非美籍人士（定義見美國證券法S規例）；且
- 並非中國的法人或自然人。

如閣下透過網上白表於網上提出申請，除上文所述者外，閣下亦須：

- 擁有有效香港身份證號碼；及
- 提供有效電郵地址及聯絡電話號碼。

閣下如為商號，則有關申請須以個別成員名義提出。如閣下為法人團體，則申請表格須由獲正式授權的高級職員簽署，並註明其所屬代表身份及蓋上公司印鑑。

如一名人士根據授權書提出申請，則聯席全球協調人可在申請符合其認為適當的任何條件（包括獲授權人士的授權證明）下酌情接納該申請。

聯名申請人不得超過四位，而彼等不可透過網上白表申請香港發售股份。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

如閣下符合以下條件，除非上市規則或聯交所授出之豁免容許，否則閣下不可申請任何香港發售股份：

- 股份及／或本公司附屬公司及／或任何高速公路合作公司股份的現有實益擁有人；
- 本公司或路勁基建及／或彼等各自的任何附屬公司及／或任何高速公路合作公司的董事或主要行政人員或主要股東；
- 上述任何人士之緊密聯繫人或聯繫人(定義見上市規則)；
- 本公司或路勁基建的核心關連人士或關連人士(定義見上市規則)或屬上市規則第8.24(1)或(2)條之人士，或緊隨全球發售完成後將成為本公司核心關連人士或關連人士的人士；或
- 已獲分配或已申請任何國際發售股份或以其他方式參與國際發售的人士(根據優先發售申請保留股份除外)。

### 3. 申請香港發售股份

#### 應使用的申請方法

如閣下欲以本身名義獲發行香港發售股份，請使用**白色**申請表格或透過 [www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk) 作網上申請。

如閣下欲以香港結算代理人名義獲發行香港發售股份，並直接存入中央結算系統，以記存於閣下或指定的中央結算系統參與者股份戶口，請使用**黃色**申請表格，或以電子方式透過中央結算系統指示香港結算，促使香港結算代理人為閣下申請。

#### 索取申請表格的地點

閣下可在**2017年6月27日(星期二)上午九時正至2017年6月30日(星期五)中午十二時正**止期間一般營業時間內，閣下可於下列地點索取**白色**申請表格及招股章程：

(a) 香港包銷商的下列任何辦事處：

摩根大通證券(亞太)有限公司  
香港  
干諾道中8號  
遮打大廈29樓

香港上海滙豐銀行有限公司  
香港  
皇后大道中1號15樓

星展亞洲融資有限公司  
香港  
皇后大道中99號  
中環中心17樓

## 如何申請香港發售股份及保留股份

### 盛德證券有限公司

香港  
皇后大道中2號  
長江集團中心5102室

### 第一上海證券有限公司

香港  
德輔道中71號  
永安集團大廈1903室

### 華富嘉洛證券有限公司

香港  
皇后大道中29號  
華人行18樓

(b) 或收款銀行下列任何一間分行：

中國銀行(香港)有限公司

地區	分行名稱	地址
香港島	中銀大廈分行	花園道1號3樓
	干諾道中分行	干諾道中13-14號
九龍	旺角太子道西分行	九龍旺角太子道西116-118號
	美孚萬事達廣場分行	美孚新邨萬事達廣場N47-49
	馬頭角道分行	土瓜灣馬頭角道39-45號舖
新界	藍田分行	藍田啟田道49號12號舖
	元朗分行	元朗青山公路102-108號
	大埔廣場分行	大埔安泰路1號大埔廣場地下商場4號

閣下可在2017年6月27日(星期二)上午九時正起至2017年6月30日(星期五)中午十二時正止期間一般營業時間內於下列地點索取**黃色**申請表格及招股章程：

- 香港結算存管處服務櫃檯，地址為香港中環康樂廣場8號交易廣場一座及二座一樓；或
- 閣下的股票經紀。

### 遞交申請表格的時間

填妥的**白色**或**黃色**申請表格，連同隨附註明抬頭人為「中國銀行(香港)代理人有限公

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

司 — 勁投國際公開發售」的付款支票或銀行本票，於以下時間投入收款銀行任何上列分行所提供之特備收集箱：

- 2017年6月27日(星期二) — 上午九時正至下午五時正
- 2017年6月28日(星期三) — 上午九時正至下午五時正
- 2017年6月29日(星期四) — 上午九時正至下午五時正
- 2017年6月30日(星期五) — 上午九時正至中午十二時正

登記認購申請將於2017年6月30日(星期五)上午十一時四十五分至中午十二時正為止、登記認購申請的最後一天或於「*D. 惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響*」所述的較後時間。

#### 4. 申請的條款及條件

請遵從白色或黃色申請表格中的詳細指示；否則閣下之申請可能遭拒絕。

透過提交白色或黃色申請表格或以網上白表服務申請(除其他事項外)，閣下：

- (a) 承諾簽署所有相關文件，並指示及授權本公司及／或聯席全球協調人(作為本公司的代理)(或彼等的代理或代名人)代表閣下簽署任何文件，並代表閣下辦理所有必要事宜，根據組織章程大綱及細則之規定以閣下或香港結算代理人之名義登記任何閣下獲配發之香港發售股份；
- (b) 同意遵守公司條例、《公司(清盤及雜項條文)條例》、百慕達公司法及細則；
- (c) 確認閣下已閱讀本招股章程及申請表格所載條款及條件以及申請程序，並同意受其約束；
- (d) 確認閣下已接獲及閱讀本招股章程，閣下提出申請時僅依賴本招股章程載列的資料及陳述，而除本招股章程的任何補充外，不會依賴任何其他資料或陳述；
- (e) 確認閣下已知悉本招股章程內有關全球發售的限制；
- (f) 同意本公司及相關人士現時或日後均毋須對並非載於本招股章程(及其任何補充)的任何資料及陳述負責；
- (g) 承諾及確認閣下或閣下為其利益提出申請的人士並無申請或承購或表示有意認購，及將不會申請或承購或表示有意認購國際發售項下任何發售股份或參與國際發售(惟根據優先發售申請保留股份除外)；

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

- (h) 同意在本公司、香港股份過戶登記分處、收款銀行及相關人士提出要求時，向彼等披露有關閣下或閣下為其利益提出申請的人士的任何個人資料；
- (i) 倘香港境外任何地區的法例適用於閣下的申請，則同意及保證閣下已遵守所有有關法例，且本公司及相關人士將不會因接納閣下的購買要約，或閣下在本招股章程及申請表格所載條款及條件項下權利及責任而採取的任何行動，而違反香港境外的任何法例；
- (j) 同意閣下的申請一經接納，則不得因無意作出的失實陳述而撤銷；
- (k) 同意閣下的申請將受香港法例規管；
- (l) 聲明、保證及承諾(i) 閣下明白香港發售股份不曾亦不會根據美國證券法登記；及(ii) 閣下及閣下為其利益申請香港發售股份的任何人士均身處美國境外且並非美籍人士(定義見S規例)；
- (m) 保證閣下提供的資料真實準確；
- (n) 同意接納所申請香港發售股份或根據申請分配予閣下的較少數目股份；
- (o) 授權本公司將閣下的姓名或香港結算代理人之名稱列入本公司股東名冊，作為閣下獲分配的任何香港發售股份的持有人，並授權本公司及／或其代理，將任何股票及／或電子自動退款指示及／或退款支票按申請表格所示地址以平郵寄予閣下(如屬聯名申請人，則申請表格排名首位之申請人)，郵誤風險概由閣下自行承擔，除非閣下已符合本招股章程「親身領取」所述標準而親自領取股票及／或退款支票；
- (p) 聲明及表示此乃閣下為本身或閣下為其利益提出申請的人士提出及擬提出的唯一申請(根據優先發售申請保留股份除外)；
- (q) 明白本公司、董事及聯席全球協調人將依據閣下的聲明及陳述而決定是否向閣下配發任何香港發售股份，而閣下可能因虛假聲明被檢控；
- (r) (倘申請為閣下本身利益提出)保證閣下或作為閣下代理的任何人士或任何其他人士不曾亦不會為閣下的利益以白色或黃色申請表格或向香港結算或向網上白表服務供應商發出電子認購指示而提出其他申請；及



---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

- (s) (如閣下作為代理為另一人士的利益提出申請)保證(i) 閣下並無亦不會以代理身份或為他人利益作其他申請，該人士或其他人士並無亦不會以代理身份以白色或黃色申請表格申請，或向香港結算發出電子認購指示；及(ii) 閣下獲正式授權作為該人士的代理代為簽署申請表格或發出電子認購指示。

### 黃色申請表格之額外指示

詳情見黃色申請表格。

## 5. 透過網上白表服務提出申請

### 一般事項

符合上文「**2.可申請之人士**」的條件的個別人士，可透過指定網站[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)的網上白表申請獲發行以本身名義登記的發售股份。

透過網上白表申請的詳細指示載於指定網站。如閣下未能遵從指示，閣下之申請可能被拒絕或未能提交予本公司。如閣下透過指定網站申請，表示閣下授權網上白表服務供應商按本招股章程(經適用於網上白表的條款及條件增補及修訂)所載條款及條件提出申請。

### 以網上白表遞交申請的時間

閣下可於[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)向網上白表服務供應商遞交申請(每天24小時，於最後申請日除外)，由2017年6月27日(星期二)上午九時正至2017年6月30日(星期五)上午十一時三十分，而須悉數繳付有關申請的申請股款的截止時間為2017年6月30日(星期五)中午十二時正，或為下文「**D.惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響**」所述的較後時間。

### 不可重複申請

倘閣下透過網上白表提出申請，有關任何閣下或為閣下利益向網上白表發出申請香港發售股份的電子認購指示的股款一經繳付，閣下即被視為已提出實質申請。為免生疑慮，以網上白表發出多於一次電子認購指示並取得不同的申請參考編號，但並無就任何一個特定參考編號全數繳付股款，則並不構成實質申請。

倘閣下被懷疑透過網上白表服務或任何其他方式提交多於一項申請，閣下之所有申請均可遭拒絕受理。

## 如何申請香港發售股份及保留股份

### 《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條

為免生疑慮，本公司及所有參與編製本招股章程之其他各方確認，每位自行或安排通過發出**電子認購指示**之參與者，均為根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條(根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第342E條應用)有權獲賠償人士。

### 6. 透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示申請

#### 一般事項

中央結算系統參與者可發出**電子認購指示**，申請香港發售股份，並按照與香港結算訂立的參與者協議及中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序，安排繳付申請股款及支付退款。

倘閣下為中央結算系統投資者戶口持有人，閣下可致電**2979 7888**透過「結算通」電話系統或透過中央結算系統互聯網系統(<https://ip.ccass.com>(根據香港結算不時生效的「投資者戶口持有人操作簡介」的程序))發出**電子認購指示**。

閣下亦可前往下列地點，填妥輸入申請表格，由香港結算為閣下輸入**電子認購指示**：

香港中央結算有限公司  
客戶服務中心  
香港  
中環康樂廣場8號  
交易廣場一座及二座一樓

招股章程亦可在以上地點索取。

倘閣下並非中央結算系統投資者戶口持有人，閣下可指示閣下的經紀或託管商(須為中央結算系統結算參與者或中央結算系統託管商參與者)透過中央結算系統終端機發出**電子認購指示**，代表閣下申請香港發售股份。

閣下將被視作已授權香港結算及／或香港結算代理人將閣下自行或透過所提交的申請資料轉交本公司、聯席全球協調人及我們的香港股份過戶登記分處。

#### 透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示

若閣下發出**電子認購指示**申請香港發售股份，並由香港結算代理人代為簽署**白色**申請表格：

- (a) 香港結算代理人僅作為閣下的代理人，毋須對任何違反**白色**申請表格或本招股章程條款及條件的情況承擔任何責任；

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

(b) 香港結算代理人代表閣下進行以下事項：

- 同意所獲配發的香港發售股份以香港結算代理人名義發行，並直接存入中央結算系統，以記存於代表閣下的中央結算系統參與者股份戶口或閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份戶口；
- 同意接納所申請及分配的全部或任何較少數目的香港發售股份；
- 承諾及確認閣下未申請或承購，亦不會申請或承購，或表示有意認購國際發售項下的任何發售股份；
- (倘為閣下的利益發出**電子認購指示**)聲明僅為閣下的利益發出一項**電子認購指示**；
- (倘閣下為他人的代理)聲明閣下僅以該另一人士的利益發出一項**電子認購指示**，且閣下已獲正式授權以另一人士的代理的身份發出該項指示；
- 確認閣下明白本公司、董事及聯席全球協調人將基於閣下以上聲明及承諾決定是否向閣下配發任何香港發售股份，如閣下作出虛假聲明，可被檢控；
- 授權本公司將香港結算代理人的名稱列入本公司香港股東名冊，作為根據閣下獲配發香港發售股份的持有人，並按照本公司與香港結算另行協定的安排發送股票及／或退款；
- 確認閣下已閱讀本招股章程所載條款及條件及申請程序，並同意受其約束；
- 確認閣下已接獲及／或閱讀本招股章程，閣下提出申請時並僅依賴本招股章程載列的資料及陳述，惟本招股章程任何補充者除外；
- 同意本公司、聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商、彼等各自的董事、高級職員、僱員、合夥人、代理、顧問及參與全球發售的任何其他各方均無須對本招股章程(及其任何補充)以外所載的資料及陳述負責；
- 同意向本公司、我們的香港股份過戶登記分處、收款銀行及相關人士披露個人資料；
- 同意(在不影響閣下可能擁有的任何其他權利的情況下)香港結算代理人的申請一經接納，即不可因無意作出的失實陳述而撤銷；
- 同意由香港結算代理人代表閣下，不得於開始登記認購申請時間後第五日(不包括星期六、星期日或香港公眾假期的任何日子)前撤回，而此項同

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

意將成為與本公司訂立的附屬合約，在閣下發出指示時即具約束力，而根據該附屬合約，本公司同意，除按本招股章程所述其中一項程序外，不會於開始登記認購申請時間後第五日(不包括星期六、星期日或香港公眾假期的任何日子)屆滿前向任何人士提呈發售任何香港發售股份。然而，倘根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條對本招股章程負責的人士根據第40條發出公告，免除或限制閣下對本招股章程所負的責任，則香港結算代理人可於開始登記認購申請後第五日(就此而言，不包括星期六、星期日或香港公眾假期的任何日子)前撤回申請；

- 同意香港結算代理人的申請一經接納，其申請及閣下的**電子認購指示**均不可撤回，而申請是否獲接納將以有關香港公開發售結果的公告為證；
- 倘發出有關香港發售股份的**電子認購指示**，即同意該人士與香港結算所訂立參與者協議(應與中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序一併閱讀)註明的安排、承諾及保證；
- 向本公司(為本公司及代表本集團各股東利益)同意(而本公司接納香港結算代理人全部或部分申請，即視為本集團及代表各股東向每名發出**電子認購指示**的中央結算系統參與者同意)遵守及符合公司條例、《公司(清盤及雜項條文)條例》、百慕達公司法、組織章程大綱及細則；及
- 同意閣下的申請、接納有關申請及由此而產生的合同均受香港法例規管。

### 透過中央結算系統向香港結算發出電子認購指示的影響

倘閣下自行或指示作為中央結算系統結算參與者或中央結算系統託管商參與者的經紀或託管商向香港結算發出**電子認購指示**，則閣下(如屬聯名申請人，則共同及個別)被視作已進行下列事項，而香港結算及香港結算代理人均毋須就以下事項對本公司或任何其他人士負責：

- 指示並授權香港結算安排香港結算代理人(作為有關中央結算系統參與者的代名人)代表閣下申請認購香港發售股份；
- 指示並授權香港結算安排從閣下指定的銀行賬戶扣除款項，以繳付最高發售價、經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費。如申請全部或部分未獲接納

## 如何申請香港發售股份及保留股份

及／或發售價低於申請時初步支付的每股發售股份最高發售價，則有關申請股款退款(包括經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費)將存入閣下指定的銀行賬戶；及

- 指示並授權香港結算促使香港結算代理人為閣下進行白色申請表格及本招股章程內所列各事項。

### 最低購買數目及許可數目

閣下可自行或指示作為中央結算系統結算參與者或中央結算系統託管商參與者的經紀或託管商就申請最少1,000股香港發售股份發出**電子認購指示**。申請超過1,000股香港發售股份的指示須按申請表格一覽表內所列其中一個數目作出。認購任何其他數目的香港發售股份申請概不獲考慮，且該等申請可遭拒絕受理。

### 輸入電子認購指示的時間

中央結算系統結算／託管商參與者可於以下日期及時間內輸入**電子認購指示**：

2017年6月27日(星期二) — 上午九時正至下午八時三十分<sup>(1)</sup>

2017年6月28日(星期三) — 上午八時正至下午八時三十分<sup>(1)</sup>

2017年6月29日(星期四) — 上午八時正至下午八時三十分<sup>(1)</sup>

2017年6月30日(星期五) — 上午八時正<sup>(1)</sup>至中午十二時正

附註：

(1) 香港結算可不時在向中央結算系統結算／託管商參與者發出事先通知的情況下，更改此等時間。

中央結算系統投資者戶口持有人可於2017年6月27日(星期二)上午九時正至2017年6月30日(星期五)中午十二時正止期間(每日24小時運作，截止申請日期除外)輸入**電子認購指示**。

輸入**電子認購指示**的截止時間為2017年6月30日(星期五)(即截止申請日期)中午十二時正或下文「*D. 惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響*」所述較後時間。

### 不可重複申請

倘閣下作出疑屬重複申請或為閣下利益作出多於一項申請，由香港結算代理人申請的香港發售股份數目將自動因應閣下發出有關指示及／或以閣下利益發出有關指示所申請認購的香港發售股份數目而減少。就考慮有否重複提出申請而言，任何由閣下或為閣下利益而向香港結算發出申請認購香港發售股份的**電子認購指示**，將視作一項實質申請。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

### 《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條

為免生疑慮，本公司及所有參與編製本招股章程之其他各方確認，每位自行或安排發出**電子認購指示**之參與者，均為根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條(根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第342E條應用)有權獲賠償人士。

### 個人資料

申請表格「個人資料」適用於由本公司、香港股份過戶登記分處、收款銀行、聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人、包銷商及彼等各自任何顧問及代理持有閣下之任何個人資料，處理方式與香港結算代理人以外申請人之個人資料相同。

### 7. 電子認購的警告

透過向香港結算發出**電子認購指示**認購香港發售股份，僅為向中央結算系統參與者提供的一項服務。同樣地，透過**網上白表**服務申請香港發售股份，僅為指定**網上白表**服務供應商向公眾投資者提供的一項服務。該等設施可能存在服務能力限制及受服務中斷影響，閣下不應留待遞交香港公開發售申請最後一天方發出閣下的電子認購。本公司、董事、聯席全球協調人、聯席保薦人、聯席賬簿管理人、聯席牽頭經辦人及包銷商不會就任何有關申請承擔責任，且並不保證任何中央結算系統參與者將透過**網上白表**服務提出申請的人士獲配發任何香港發售股份。

為確保中央結算系統投資者戶口持有人可發出**電子認購指示**，中央結算系統投資者戶口持有人不應待最後一刻方於系統輸入指示。倘中央結算系統投資者戶口持有人於連接「結算通」電話系統／中央結算系統互聯網系統以發出**電子認購指示**上遇到困難，則應(i)遞交**白色**或**黃色**申請表格；或(ii)在2017年6月30日(星期五)中午十二時正之前親臨香港結算客戶服務中心，填妥一份要求輸入**電子認購指示**的表格。

### 8. 可提交的申請數目

除非閣下為代名人，否則不可作重複申請。倘閣下為代名人，於在申請表格上「由代理人遞交」一欄中，閣下必須為各實益擁有人(或如為聯名實益擁有人，則每位聯名實益擁有人)填寫：

- 賬戶號碼；或
- 其他識別編碼。

倘閣下並無填寫此資料，則有關申請將被視為以閣下的利益提交。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

如閣下為以**藍色**申請表格申請優先發售下保留股份的合資格路勁基建股東，閣下亦可以**白色**或**黃色**申請表格或透過中央結算系統以電子方式(如閣下為中央結算系統投資者戶口持有人或透過中央結算系統結算或託管商參與者行事)遞交申請，或透過指定網站[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)向**網上白表**服務遞交申請。然而，如使用上述方法申請任何香港發售股份，閣下將不會享有「全球發售的架構－優先發售」所述根據優先發售可享有的優惠待遇。

倘以閣下的利益，以**白色**或**黃色**申請表格，或向香港結算發出**電子認購指示**或透過**網上白表**服務提出超過一份申請(包括香港結算代理人遵照**電子認購指示**提出的申請部分)，則閣下提出的所有申請均會遭拒絕受理(閣下以合資格路勁基建股東身份以**藍色**申請表格所作任何申請除外)。倘申請由一家非上市公司提交，且：

- 該公司的主要業務為證券買賣；及
- 閣下對該公司可行使法定控制權，

則該申請將視作為閣下的利益提出。

「非上市公司」指並無股本證券在聯交所上市的公司。

「法定控制權」指閣下：

- 控制該公司董事會的組成；
- 控制該公司超過半數的表決權；或
- 持有該公司過半數已發行股本(不包括在分派溢利或資本中超過特定金額時無權參與的任何部分)。

### B. 申請保留股份

#### 1. 可申請之人士

僅於記錄日期名列路勁基建股東名冊且並不屬於非合資格路勁基建股東的路勁基建股東有權根據優先發售認購保留股份。

非合資格路勁基建股東指於記錄日期登記地址位於香港以外司法權區的路勁基建股東，且路勁基建董事及本公司根據彼等自身所作出的查詢，考慮到相關路勁基建股東所處有關司法權區的法律的法律限制或該司法權區有關監管機構或證券交易所的規定後，認為將彼等排除在優先發售之外屬必要或合宜之舉。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

路勁基建董事及本公司已就向指定地區內的路勁基建股東提呈發售保留股份對指定地區適用證券法例的法律限制及有關監管機構或證券交易所的規定作出查詢。經考慮有關情況，路勁基建董事及本公司認為，基於登記或提交本招股章程存檔及／或該等地區有關機構所需的批准及／或本公司及路勁基建股東為符合該等地區的當地或監管規定並為此須遵守當地法律及／或其他規定而需要採取的額外步驟所涉及的時間及成本，有必要或適宜限制指定地區的路勁基建股東接納其優先發售下保留股份保證配額的能力。

因此，就優先發售而言，非合資格路勁基建股東為於記錄日期名列路勁基建股東名冊且於該名冊內所示地址為位於任何指定地區的路勁基建股東。

在不限制以上所述之情況下，優先發售項下保留股份不得於美國或加拿大或向任何「美籍人士」(定義見S規例)提呈發售或出售。因此，居住於美國或為美籍人士或居住於加拿大的路勁基建股東(包括實益路勁基建股東)無權或不得申請及認購優先發售項下保留股份，且任何合資格路勁基建股東或其他方不得向或為任何居住於美國的任何人士或美籍人士或居住於加拿大的人士的利益而申請及認購優先發售項下保留股份。

保留股份不可於已執行招股章程指令的歐洲經濟區的任何成員國(各自為有關成員國)提呈發售。惟根據招股章程指令獲以下豁免的有關成員國的專業投資者除外：

- 屬合資格投資者的法定實體(定義見招股章程指令)；或
- 屬招股章程指令第3(2)條規定的任何其他情況，

惟發售保留股份不得導致根據招股章程指令第3條而須刊發招股章程，或根據招股章程指令第16條而須刊發補充招股章程，且首次購買保留股份或獲作出任何提呈發售的各位人士將被視為已向本公司聲明、保證及協定，彼為一名「合資格投資者」(定義見招股章程指令第2(1)(e)條的有關成員國的執行法律)。

倘任何保留股份發售予財務中介人(定義見招股章程指令第3(2)條所用者)，相關財務中介人將會被視為已向本公司聲明、保證、確認及協定其於優先發售時其所認購的保留



---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

股份並非以非全權基準代表他人而認購，亦非為了向他人發售或轉售而認購，因而可能導致向公眾發售任何保留股份(於有關成員國向合資格投資者(定義見招股章程指令)進行的發售或轉售除外)。

就上述條文而言，「招股章程指令」一詞指第2003/71/EC號指令(及修訂版)，其中包括各有關成員國的任何有關執行措施。

不管本招股章程或**藍色**申請表格有任何其他規定，倘本公司全權酌情信納有關交易獲豁免或毋須遵守上述限制引起的法律或規例，則本公司保留權利允許任何路勁基建股東接納其保留股份的保證配額。此外，無論本招股章程或**藍色**申請表格有任何其他規定，本公司若認為其接納申請將觸犯以下司法權區的適用證券或其他法律、法規或規例：**(i)**接獲**藍色**申請表格的司法權區；或**(ii)**申請人或申請人正代其根據優先發售作出申請的實益路勁基建股東所處司法權區，則本公司保留權利不配發任何保留股份。

就指定地區而言，路勁基建已致函中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)，通知彼等鑒於指定地區的適用法例及規例，倘彼等代表居住於任何指定地區的實益路勁基建股東持有任何路勁基建股份，彼等將不得代表該等實益路勁基建股東申請任何保留股份。

合資格路勁基建股東有權按其於記錄日期每持有**17**股路勁基建股份可認購一個保留股份的保證配額的基準提出申請。

於記錄日期持有少於**17**股路勁基建股份的合資格路勁基建股東將不會享有保留股份的保證配額，但仍有權透過申請超額保留股份參與優先發售。

如申請人為商號，申請必須以個別成員名義提出，惟不得以商號名義。如申請人為法人團體，則申請表格須由獲正式授權的高級職員簽署，並註明其所屬代表身份及加蓋公司印鑑。

如申請由獲得有效授權書正式授權的人士提出，本公司及聯席全球協調人(作為本公司的代理人)可在申請符合其認為適當的任何條件(包括要求出示授權人已獲授權的證明)酌情接納有關申請。本公司及聯席全球協調人(作為本公司的代理人)將可全權酌情拒絕或接納(全部或部分)任何申請，而毋須給予任何理由。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

下列人士概不得申請任何保留股份：

- 股份及／或本公司附屬公司及／或任何高速公路合作公司股份的現有實益擁有人；
- 本公司及／或彼等各自的任何附屬公司及／或任何高速公路合作公司的董事或主要行政人員或主要股東；
- 上述任何人士之緊密聯繫人或聯繫人(定義見上市規則)；
- 本公司的核心關連人士或關連人士(定義見上市規則)或屬上市規則第8.24(1)或(2)條之人士，或緊隨全球發售完成後將成為本公司核心關連人士或關連人士的人士；
- 非合資格路勁基建股東；
- 美國境內人士(定義見美國證券法S規例)或「美籍人士」(定義見美國證券法S規例)；或
- 不具香港地址的任何人士或中國的任何法人或自然人(合資格境內機構投資者除外)。

### 2. 如何申請

根據優先發售的保留股份僅可由合資格路勁基建股東使用**藍色**申請表格(已由本公司寄發予合資格路勁基建股東)提出申請。

合資格路勁基建股東可申請數目多於、少於或相等於優先發售項下保證配額的保留股份，亦可根據優先發售僅申請超額保留股份。

在**藍色**申請表格所載條款及條件的規限下，並假設優先發售的條件獲達成，申請數目少於或相等於合資格路勁基建股東根據優先發售的保證配額的保留股份的有效申請將獲全數接納。

倘合資格路勁基建股東申請的保留股份數目多於該名合資格路勁基建股東根據優先發售的保證配額，則在上文所述規限下，有關保證配額將獲全數接納，但有關申請的超額部分將僅如下文所述在有足夠可用保留股份的情況下方會獲接納。

倘合資格路勁基建股東僅申請優先發售的超額保留股份，則有關申請將僅如下文所述在有足夠可用保留股份的情況下方會獲接納。

有意申請超過其保證配額的合資格路勁基建股東(香港結算代理人除外)應申請**藍色**申請表格內數目及款項一覽表所載的其中一個數目並支付相應款額，或申請人必須按**藍色**

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

申請表格所載之公式計算就所申請保留股份數目之正確應繳股款，惟不得超過43,900,000股保留股份(即優先發售項下的初次提呈發售的保留股份數目)。

倘保留股份的超額申請：

- (a) 少於可用保留股份，若本公司將於緊隨全球發售後遵守上市規則第8.24條則可用保留股份將予首先分配以悉數滿足該等保留股份的超額申請，其後則由聯席全球協調人酌情分配至國際發售；
- (b) 與可用保留股份相同，則可用保留股份將予分配以悉數滿足該等保留股份的超額申請；或
- (c) 多於可用保留股份，則可用保留股份將按與香港的公開發售中出現超額認購時常用的分配基準一致的分配基準分配，即認購額較細的申請將獲較高的分配百分比。倘滿足超額申請後有任何零碎數目的股份，有關零碎數目的股份將由聯席全球協調人酌情重新分配至國際發售。為補足股份的零碎持有量至一手完整持有量而作出的任何超額申請將不會獲得優先處理。

除上文所述者外，優先發售將不受國際發售與香港公開發售之間的回補安排所規限。

以藍色申請表格申請優先發售的保留股份的合資格路勁基建股東，亦可以白色或黃色申請表格或透過中央結算系統(倘閣下為中央結算系統投資者戶口持有人或透過中央結算系統結算或託管商參與者行事)向香港結算或利用網上白表服務發出電子認購指示就香港公開發售的香港發售股份提出一份申請。然而，合資格路勁基建股東以白色或黃色申請表格或向香港結算或利用網上白表服務發出電子認購指示申請香港公開發售的香港發售股份將不會獲得任何優先配額或優先分配。

於記錄日期透過經紀／託管商於中央結算系統間接持有路勁基建股份的人士如欲參與優先發售，應指示其經紀或託管商最遲於香港結算或香港結算代理人所定限期前代其申請保留股份。為趕及香港結算所定限期，該等人士應向其經紀／託管商查詢有關處理其指示的時間，並向其經紀／託管商發出所需指示。於記錄日期以中央結算系統投資者戶口持

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

有人身份於中央結算系統直接持有路勁基建股份的人士如欲參與優先發售，應最遲於香港結算或香港結算代理人所定限期前，透過「結算通」電話系統或中央結算系統互聯網系統向香港結算發出指示。

### 3. 派發本招股章程及藍色申請表格

藍色申請表格連同本招股章程副本已寄發至所有合資格路勁基建股東於記錄日期下午四時三十分在路勁基建股東名冊記錄的地址。

此外，本招股章程的電子版本(與招股章程印刷本相同)可在本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)「披露易>上市公司公告>最新上市公司公告」一欄中查閱及下載。

合資格路勁基建股東如須補發藍色申請表格，應聯絡卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓)或致電其熱線2980 1333。

在香港以外任何司法權區派發本招股章程及／或藍色申請表格可能受到法律限制。持有本招股章程及／或藍色申請表格的人士(包括但不限於代理人、託管商、代名人及受託人)應自行了解並遵守任何有關限制。未能遵守有關限制可能構成違反任何有關司法權區的證券法例。尤其是，除向本招股章程指明的合資格路勁基建股東外，本招股章程不應在附帶或不附帶藍色申請表格的情況下向或自任何指定地區派發、轉發或傳遞。

在提出要約將屬違法的該等司法權區，收取本招股章程及／或藍色申請表格不構成且不會構成要約，而在此情況下，本招股章程及／或藍色申請表格必須視作僅供參考而發送及不得複製或轉發。收取本招股章程之副本及／或藍色申請表格的人士(包括但不限於代理人、託管商、代名人及受託人)不應就優先發售將上述文件向或自任何指定地區派發或發送。倘任何該等地區的任何人士或其代理人或代名人接獲藍色申請表格，其不應申請任何保留股份，除非路勁基建及本公司的董事確定有關行動不會違反適用法律或監管規定。向或自任何指定地區轉發本招股章程及／或藍色申請表格(不論根據合約或法定責任或其他方面)的任何人士(包括但不限於代理人、託管商、代名人及受託人)應提呈收件人注意本節的內容。

### 4. 使用藍色申請表格提出申請

(a) 閣下以藍色申請表格申請保留股份有以下四種選擇。

- 選項1 — 申請保留股份數目等於 閣下之保證配額。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

- **選項2** — 申請保留股份的數目不超過 閣下之保證配額並申請超額保留股份。
- **選項3** — 僅申請超額保留股份(即倘 閣下於記錄日期持有少於17股路勁基建股份，將不會享有保證配額，但仍有權透過申請超額保留股份參與優先發售)。
- **選項4** — 申請保留股份的數目少於 閣下之保證配額。

(b) 倘出現以下情況，本公司可拒絕受理**藍色**申請表格：

- **藍色**申請表格並未按照**藍色**申請表格所載指示填妥；
- **藍色**申請表格未獲正式簽署(僅接受親筆簽名)(或倘為聯名申請人，未獲全部申請人簽署)；
- 就法人團體申請人而言，**藍色**申請表格未經獲授權的高級職員正式簽署(僅接受親筆簽名)或未加蓋公司印鑑；
- 支票／銀行本票／**藍色**申請表格有缺陷；
- **藍色**申請表格並無隨附支票／銀行本票或隨附超過一張支票／銀行本票；
- 支票／銀行本票未預印賬戶名稱或賬戶名稱未經開具銀行證明；
- 銀行本票並未由香港持牌銀行發出或並無獲銀行授權人士於本票背面加簽；
- 支票／銀行本票並非自香港的港元銀行賬戶提款；
- 支票／銀行本票的抬頭人並非「中國銀行(香港)代理有限公司 — 勁投國際優先發售」；
- 支票並未劃線註明「只准存入抬頭人賬戶」；
- 支票為期票；
- 申請人未正確付款或申請人以支票或銀行本票付款但支票或銀行本票於首次過戶時不獲兌現；
- 申請人名稱／聯名申請之排名首位申請人並非預印或付款銀行證明／在支票／銀行本票背面簽署之名稱；
- **藍色**申請表格所提供申請資料之更改未獲申請人簽署授權；

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

- 申請以鉛筆填寫；
  - 申請人並無填全所選選項的空格；
  - 申請人選擇超過**藍色**申請表格上的一個選項；
  - 本公司相信閣下的申請經接納後，會違反接納**藍色**申請表格所屬或申請人或申請人所代表之實益路勁基建股東提出申請所處司法權區的適用證券或其他法律、規則或法規；或
  - 本公司及聯席全球協調人及彼等各自的代理或代名人酌情決定全部或部分拒絕或接納任何申請，而毋須就此解釋原因。
- (c) 倘閣下申請的保留股份數目等於保證配額(選項1)：
- 倘支票／銀行本票金額不符合並低於**藍色**申請表格乙欄應付款項，則本公司會拒絕受理閣下的申請。
- (d) 倘閣下申請保留股份的數目不超過保證配額並申請超額保留股份(選項2)：
- 倘支票／銀行本票金額不符合並低於**藍色**申請表格所載申請保證配額數目的保留股份所應付的金額，則本公司會拒絕受理閣下的申請。
  - 倘支票／銀行本票金額不符合並多於**藍色**申請表格所載申請保證配額數目的股份所應付的金額但少於**藍色**申請表格所載申請保證配額數目的股份及超額保留股份所應付的總金額，則本公司會全數接受閣下保證配額數目的申請，但會拒絕受理超額保留股份申請。
- (e) 倘閣下僅申請超額保留股份(選項3)：
- 閣下應申請**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目的保留股份。倘所申請保留股份數目為**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目，而支票／銀行本票金額不符合並低於**藍色**申請表格一覽表所載應付款項，則本公司會拒絕受理閣下的申請。
  - 倘所申請保留股份數目並非**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目，且支

## 如何申請香港發售股份及保留股份

票／銀行本票金額不符合並低於按**藍色**申請表格所載公式計算之應付款項，則本公司會拒絕受理閣下的申請。

(f) 倘申請之保留股份數目少於保證配額(選項4)：

- 閣下應申請**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目的保留股份。倘所申請保留股份數目為**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目，而支票／銀行本票金額不符合並低於**藍色**申請表格付款一覽表所載應付款項，則本公司會拒絕受理閣下的申請。
- 倘所申請保留股份數目並非**藍色**申請表格一覽表所列其中一個數目，且支票／銀行本票金額不符合並低於按**藍色**申請表格所載公式計算之應付款項，則本公司會拒絕受理閣下的申請。

### 5. 提交申請的時間

(a) 以**藍色**申請表格提出申請

閣下填妥的**藍色**申請表格，連同隨附註明抬頭人為「中國銀行(香港)代理有限公司 — 勁投國際優先發售」的付款支票或銀行本票，須於下列時間投入設於卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓)的特備收集箱內：

2017年6月27日(星期二) — 上午九時正至下午五時正  
2017年6月28日(星期三) — 上午九時正至下午五時正  
2017年6月29日(星期四) — 上午九時正至下午五時正  
2017年6月30日(星期五) — 上午九時正至中午十二時正

填妥的**藍色**申請表格連同隨附款項，必須於2017年6月30日(星期五)(即申請截止日)中午十二時正或下文「*D. 惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響*」所述的較後時間前遞交。

(b) 申請登記

開始登記認購申請的時間為2017年6月30日(星期五)(即申請截止日)上午十一時四十五分至中午十二時正，或下文「*D. 惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響*」所述的較後時間。

### 6. 可提交的申請數目

除根據優先發售申請保留股份外，有關閣下可根據香港公開發售提出香港發售股份申請的情況，閣下應參閱上文「*A. 如何申請香港發售股份* — *8. 可提交的申請數目*」。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

### 7. 額外條款及條件與指示

閣下應參閱**藍色**申請表格以了解有關適用於申請保留股份的額外條款及條件與指示的詳情。

### C. 香港發售股份及保留股份的價格

最高發售價為每股發售股份**5.50**港元。閣下亦須支付**1.0%**經紀佣金、**0.0027%**證監會交易徵費及**0.005%**聯交所交易費，即閣下須就一手**1,000**股香港發售股份或保留股份支付**5,555.43**港元。

根據申請表格所載條款及條件，閣下於申請香港發售股份或保留股份時須全數支付最高發售價，連同經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費。

閣下可使用**白色**或**黃色**申請表格或利用**網上白表**服務就至少**1,000**股香港發售股份遞交申請。每份超過**1,000**股香港發售股份的申請或**電子認購指示**，必須按申請表格一覽表所列其中一個數目作出，或按指定網站**www.hkeipo.hk**另行指定數目作出。就以**藍色**申請表格提出申請的申請人而言，倘所申請的保留股份數目並非一覽表所列其中一個數目，閣下必須使用**藍色**申請表格所載公式計算申請時應付的正確款項，或按指定網站**www.hkeipo.hk**另行指定者，惟不得超過**43,900,000**股保留股份(即優先發售項下的初次提呈發售的保留股份數目)。

倘閣下的申請獲接納，經紀佣金將付予聯交所參與者(定義見上市規則)，而證監會交易徵費及聯交所交易費乃付予聯交所(證監會交易徵費由聯交所代證監會收取)。

有關發售價的更多詳情，見「*全球發售的架構—定價及分配*」。

### D. 惡劣天氣對開始辦理申請登記的影響

倘於**2017年6月30日(星期五)**上午九時正至中午十二時正期間任何時間香港發出：

- 八號或以上熱帶氣旋警告信號；或
- 「黑色」暴雨警告信號，

則當日不會開始登記認購申請，而改為在下一個於上午九時正至中午十二時正期間任何時間香港並無發出任何該等警告信號的營業日上午十一時四十五分至中午十二時正開始登記認購申請。

倘於**2017年6月30日(星期五)**並無開始及截止登記認購申請，或「*預期時間表*」所述日期可能因香港發出八號或以上熱帶氣旋警告信號或「黑色」暴雨警告信號而受到影響，則在該情況下會刊發公佈。



---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

### E. 公佈結果

本公司預期於2017年7月6日(星期四)在《南華早報》(以英文)及《信報》(以中文)以及本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)公佈最終發售價、國際發售的踴躍程度、香港公開發售及優先發售的申請數量以及香港發售股份及保留股份的分配基準。

香港公開發售及優先發售的分配結果以及獲接納申請人的香港身份證／護照／香港商業登記號碼將於下列時間及日期按下列指定方式公佈：

- 最遲於2017年7月6日(星期四)上午九時正分別在本公司網站[www.rkeinternational.com](http://www.rkeinternational.com)及聯交所網站[www.hkexnews.hk](http://www.hkexnews.hk)刊登的公告查閱；
- 於2017年7月6日(星期四)上午八時正至2017年7月12日(星期三)午夜十二時正期間每日24小時在指定分配結果網站[www.tricor.com.hk/ipo/result](http://www.tricor.com.hk/ipo/result)，使用「身份識別搜尋功能」查閱；
- 於2017年7月6日(星期四)至2017年7月11日(星期二)上午九時正至下午六時正致電電話查詢熱線3691 8488查詢；
- 於2017年7月6日(星期四)至2017年7月10日(星期一)在所有收款銀行指定分行的營業時間內查閱特備分配結果小冊子。

倘本公司透過公佈分配基準及／或公開公佈分配結果接納閣下的購買要約(全部或部分)，即構成一項具約束力的合約，據此，倘全球發售的條件獲達成且全球發售並無以其他方式終止，閣下必須購買香港發售股份及／或保留股份(視情況而定)。更多詳情載於「全球發售的架構」。

閣下的申請獲接納後的任何時間，閣下將無權因無意作出的失實陳述而行使任何補救方法撤回申請。此規定不會影響閣下可能擁有的任何其他權利。

### F. 閣下不獲分配香港發售股份及／或保留股份的情況

閣下須注意，在下列情況下，閣下將不會獲分配香港發售股份及／或保留股份：

#### (a) 倘閣下的申請被撤回：

一經填寫及遞交申請表格或向香港結算或向網上白表服務供應商發出電子認購指示，即表示閣下同意不得於開始登記認購申請時間後第五日(就此而言不包

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

括星期六、星期日或香港公眾假期)或之前撤回閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請。此項同意將成為與本公司訂立的附帶合約。

倘根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第40條(根據《公司(清盤及雜項條文)條例》第342E條應用)對本招股章程負責的人士根據該條發出公告,免除或限制該人士對本招股章程所負的責任,則閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請可於上述第五日或之前撤回。

倘本招股章程發出任何補充文件,已遞交申請的申請人將會獲通知須確認其申請。倘申請人接獲通知但並無根據所獲通知的程序確認其申請,所有未確認的申請將被視作撤回論。

閣下的申請或香港結算代理人代表閣下提出的申請一經接納,即不可撤回。就此而言,在報章公佈分配結果將構成未被拒絕接納的申請。倘有關分配基準受若干條件規限或規定以抽籤形式進行分配,則申請獲接納與否須分別視乎有關條件能否達成或抽籤結果而定。

**(b) 倘本公司或其代理人行使酌情權拒絕閣下的申請:**

本公司、聯席全球協調人、網上白表服務供應商及彼等各自的代理人及代名人可全權酌情拒絕或接納任何申請,或僅接納部分申請,而毋須給予任何理由。

**(c) 倘香港發售股份及/或保留股份的分配無效:**

倘聯交所上市委員會並無在下列期間內批准股份上市,香港發售股份及/或保留股份的分配將告無效:

- 截止辦理申請登記日期起計三星期內;或
- 如上市委員會在截止辦理申請登記日期起計三星期內知會本公司延長有關期間,則最多在截止辦理申請登記日期起計六星期的較長期間內。

**(d) 倘:**

- 閣下作出重複申請或疑屬重複申請(閣下以合資格路勁基建股東身份以藍色申請表格提出的申請(如有)除外);

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

- 閣下或 閣下為其利益提出申請的人士已申請或接納或表示有意認購，或曾經或將會獲配售或分配(包括有條件及／或暫定)香港發售股份及國際發售股份(有關根據優先發售申請的保留股份除外)；
- 閣下並無按照所載指示填寫申請表格；
- 閣下並無按照指定網站[www.hkeipo.hk](http://www.hkeipo.hk)所載指示、條款及條件填寫通過網上白表服務發出的電子認購指示；
- 閣下並無妥為付款，或 閣下支付的支票或銀行本票於首次過戶時不獲兌現；
- 包銷協議並無成為無條件或被終止；
- 本公司或聯席全球協調人相信接納 閣下的申請將導致彼等違反適用的證券或其他法例、規則或規例；或
- 閣下申請超過香港公開發售初步提呈的香港發售股份的**50%**。

### G. 退回申請款項

倘申請遭拒絕受理、不獲接納或僅部分獲接納，或最終釐定的發售價低於每股發售股份的最高發售價**5.50**港元(不包括就此應付的經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費)，或倘香港公開發售的條件未根據「*全球發售的架構 — 香港公開發售 — 香港公開發售的條件*」獲達成，或任何申請被撤回，申請款項或其適當部分連同相關經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費將不計利息退回或有關支票或銀行本票不會被過戶。

任何申請款項將於**2017年7月6日(星期四)**或之前退回。

### H. 寄送／領取股票及退款

閣下將就香港公開發售中獲分配的全部香港發售股份及／或保留股份獲發一張股票(惟以**黃色**申請表格或透過中央結算系統向香港結算發出**電子認購指示**提出的申請所獲發的股票將如下文所述存入中央結算系統)，及就優先發售中獲分配的全部保留股份獲發一張股票。

本公司不會就股份發出臨時所有權文件，亦不會就申請時繳付的款項發出收據。

## 如何申請香港發售股份及保留股份

如閣下以**白色**、**黃色**或**藍色**申請表格提出申請，除下文所述親身領取的情況外，以下各項將以普通郵遞方式按申請表格所示地址寄予閣下(或如屬聯名申請人，則寄予排名首位的申請人)，郵誤風險概由閣下承擔：

- 分配予閣下的全部香港發售股份及／或保留股份的股票(就**黃色**申請表格而言，股票將按下文所述存入中央結算系統)；及
- 就(i)申請全部或部分不獲接納的香港發售股份及／或保留股份的全部或多繳申請款項；及／或(ii)倘發售價低於最高發售價，發售價與申請時支付的每股發售股份的最高發售價之間的差額(包括經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費，惟不計利息)，向申請人(或如屬聯名申請人，則向排名首位的申請人)開出「只准入抬頭人賬戶」的劃線退款支票。

閣下或排名首位的申請人(如屬聯名申請人)提供的部分香港身份證號碼／護照號碼或會印於閣下的退款支票(如有)上。銀行兌現退款支票前或會要求核實閣下的香港身份證號碼／護照號碼。倘閣下的香港身份證號碼／護照號碼填寫有誤，或會導致無法或延遲兌現閣下的退款支票。

除下文所述發送／領取股票及退款支票的安排外，預期任何退款及股票將於**2017年7月6日(星期四)**或之前寄發。本公司保留權利在支票或銀行本票過戶前保留任何股票及任何多收申請款項。

股票將僅在全球發售成為無條件及「包銷」所述終止權利未獲行使的情況下，於**2017年7月7日(星期五)**上午八時正或之前方會成為有效憑證。於收取股票前或於股票有效前買賣股份的投資者，須自行承擔風險。

### 親身領取

#### (a) 倘閣下使用白色或藍色申請表格提出申請

倘閣下以**白色**申請表格申請**1,000,000**股或以上香港發售股份，或以**藍色**申請表格申請**1,000,000**股或以上保留股份，並已提供申請表格所規定的一切資料，則閣下可**2017年7月6日(星期四)**或我們在報章公佈的其他日期上午九時正至下午一時正，親臨香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東**183**號合和中心**22**樓)領取退款支票及／或股票。

倘閣下為個人申請人，並合資格親身領取，則不得授權他人代為領取。倘閣下為公司申請人並合資格親身領取，則閣下的授權代表必須携同蓋有公司

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

印鑑的授權書前往領取。個人及授權代表在領取時須出示香港股份過戶登記分處接納的身份證明文件。

倘閣下並未在指定時間親身領取退款支票及／或股票，則該等退款支票及／或股票其後將盡快以平郵寄往閣下於申請表格所示地址，郵誤風險概由閣下自行承擔。

倘閣下申請少於1,000,000股香港發售股份或少於1,000,000股保留股份(如適用)，則閣下的退款支票及／或股票將2017年7月6日(星期四)或之前以平郵寄往相關申請表格所示地址，郵誤風險概由閣下自行承擔。

### (b) 倘閣下使用黃色申請表格提出申請

倘閣下申請1,000,000股或以上香港發售股份並已提供申請表格規定的所有資料，請依照上文所述的相同指示行事以領取閣下的退款支票。倘閣下申請1,000,000股以下香港發售股份，退款支票將於2017年7月6日(星期四)或之前以普通郵遞方式寄往相關申請表格所示地址，郵誤風險概由閣下承擔。

倘閣下使用**黃色**申請表格提出申請，而申請全部或部分獲接納，閣下的股票將以香港結算代理人名義發出，並將於2017年7月6日(星期四)或在特別情況下於香港結算或香港結算代理人決定的任何其他日期存入中央結算系統，以按閣下申請表格的指示記存於閣下或閣下指定的中央結算系統參與者股份戶口。

### **倘閣下透過指定中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)提出申請**

將香港發售股份記存於閣下指定的中央結算系統參與者(中央結算系統投資者戶口持有人除外)股份戶口，閣下可向該中央結算系統參與者查核所獲分配的香港發售股份數目。

### **倘閣下以中央結算系統投資者戶口持有人身份提出申請**

本公司預期按上文「**E.公佈結果**」所述方式，公佈中央結算系統投資者戶口持有人的申請結果以及香港公開發售及優先發售的結果。閣下應查閱本公司刊發的公佈，並於2017年7月6日(星期四)或香港結算或香港結算代理人決定的任何其他日期下午五時正前向香港結算匯報任何誤差。緊隨香港發售股份記存於閣下的股份戶口後，閣下可透過「結算通」電話系統及中央結算系統互聯網系統查核閣下的最新戶口結餘。

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

### (c) 倘閣下透過網上白表服務提出申請

倘閣下透過網上白表服務請認購1,000,000股或以上香港發售股份，且閣下的申請全部或部分成功，則可於2017年7月6日(星期四)或本公司於報章公佈為寄送／領取股票／電子自動退款指示／退款支票的其他日期上午九時正至下午一時正前往香港股份過戶登記分處卓佳證券登記有限公司(地址為香港皇后大道東183號合和中心22樓)領取股票。

倘閣下未有於指定領取時間內親身領取閣下的股票，有關股票將以普通郵遞方式寄往閣下申請指示所示地址，郵誤風險概由閣下承擔。

倘閣下利用網上白表服務申請1,000,000股以下香港發售股份，閣下的股票(如適用)將於2017年7月6日(星期四)或之前以普通郵遞方式寄往閣下申請指示所示地址，郵誤風險概由閣下承擔。

倘閣下透過單一銀行賬戶提出申請及繳付申請款項，任何退款將以電子自動退款指示形式存入該銀行賬戶。倘閣下透過多個銀行賬戶提出申請及繳付申請款項，任何退款將以退款支票形式以普通郵遞方式寄往閣下申請指示所示地址，郵誤風險概由閣下承擔。

### (d) 倘閣下透過向香港結算發出電子認購指示提出申請

#### 香港發售股份的分配

就分配香港發售股份而言，香港結算代理人將不會被視為申請人，而每位發出電子認購指示的中央結算系統參與者或為其利益發出有關指示的每位人士則會被視為申請人。

#### 將股票存入中央結算系統及退回申請款項

- 倘閣下的申請全部或部分獲接納，閣下的股票將以香港結算代理人名義發出，並於2017年7月6日(星期四)或香港結算或香港結算代理人決定的任何其他日期存入中央結算系統，以記存於閣下指定的中央結算系統參與者股份戶口或閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份戶口。
- 本公司預期於2017年7月6日(星期四)按上文「E.公佈結果」所述方式公佈中央結算系統參與者(及倘該名中央結算系統參與者為經紀或託管商，本公司亦將公佈有關實益擁有人的資料)的申請結果、閣下的香港身份證／護照號碼或其他身份識別號碼(公司則為香港商業登記號碼)以及香港發售股份及保留股份的分配基準。閣下應查閱本公司刊發的公告，

---

## 如何申請香港發售股份及保留股份

---

並於2017年7月6日(星期四)或香港結算或香港結算代理人決定的其他日期下午五時正前向香港結算匯報任何誤差。

- 倘閣下已指示閣下的經紀或託管商代表閣下發出**電子認購指示**，閣下亦可向該名經紀或託管商查核所獲分配的香港發售股份數目及應收退款(如有)金額。
- 倘閣下以中央結算系統投資者戶口持有人身份提出申請，閣下亦可於2017年7月6日(星期四)按照香港結算不時生效的「投資者戶口操作簡介」所載的程序，透過「結算通」電話系統及中央結算系統互聯網系統查核所獲分配的香港發售股份數目及應收退款(如有)金額。緊隨香港發售股份記存於閣下的股份戶口及退款存入閣下的銀行賬戶後，香港結算亦會向閣下提供一份活動結單，列出記存於閣下的中央結算系統投資者戶口持有人股份戶口的香港發售股份數目，以及存入閣下指定銀行賬戶的退款(如有)金額。
- 就全部及部分不獲接納申請退回閣下的申請款項(如有)及／或退回發售價與申請時初步支付的每股發售股份的最高發售價之間的差額(包括經紀佣金、證監會交易徵費及聯交所交易費，惟不計利息)，將於2017年7月6日(星期四)存入閣下指定的銀行賬戶或閣下經紀或託管商指定的銀行賬戶。

### I. 股份獲准納入中央結算系統

倘聯交所批准股份上市及買賣，而我們符合香港結算的股份收納規定，股份將獲香港結算接納為合資格證券，可自股份在上市日期或香港結算釐定任何其他日期起在中央結算系統內寄存、結算及交收。交易所參與者(定義見上市規則)之間的交易須於任何交易日後第二個營業日在中央結算系統內交收。

所有在中央結算系統進行的活動均須符合不時有效的中央結算系統一般規則及中央結算系統運作程序規則。

由於交收安排或會影響投資者的權利及權益，故彼等應就該等安排的詳情諮詢其股票經紀或其他專業顧問的意見。

本公司已作出一切必要安排，以使股份獲准納入中央結算系統。

**Deloitte.****德勤**

致勁投國際控股有限公司、星展亞洲融資有限公司、HSBC CORPORATE FINANCE (HONG KONG) LIMITED及J.P. MORGAN SECURITIES (FAR EAST) LIMITED列位董事之歷史財務資料之會計師報告

### 緒言

吾等就第I-3至I-60頁所載之勁投國際控股有限公司(「貴公司」)及其附屬公司(統稱為「貴集團」)之歷史財務資料發出報告，該等財務資料包括截至2014年、2015年及2016年12月31日 貴集團之合併財務狀況表及於2016年12月31日之 貴公司財務狀況表及截至當時止各年度(「往績記錄期間」)之合併損益表、合併損益及其他全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表及主要會計政策概要及其他解釋資料(統稱為「歷史財務資料」)。第I-3至I-60頁所載之歷史財務資料構成本報告之一部分，乃就 貴公司股份於香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)主板首次上市所編製，以供載入 貴公司日期為2017年6月27日之招股章程(「招股章程」)內。

### 董事對歷史財務資料之責任

貴公司之董事須負責根據歷史財務資料附註2所載之編製及呈列基準編製並作出真實公平反映之歷史財務資料，並落實董事認為必需之內部監控，以確保於編製歷史財務資料時不存在重大錯誤陳述(不論是否由於欺詐或錯誤)。

### 申報會計師之責任

吾等之責任為就歷史財務資料發表意見，並向 閣下匯報。吾等根據香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的香港投資通函呈報聘用準則第200號「投資通函內就歷史財務資料出具之會計師報告」開展工作。該準則規定吾等須遵守道德準則並計劃及開展工作，以就歷史財務資料有無重大錯誤陳述作出合理確認。

吾等之工作涉及實程序以獲取與歷史財務資料金額及披露事項有關的憑證。選擇的程序取決於申報會計師的判斷，包括評估歷史財務資料出現重大錯誤陳述(不論是否由於欺詐或錯誤)的風險。於作出該等風險評估時，申報會計師考慮有關實體根據歷史財務資料



附註2所載編製及呈列基準編製並作出真實公平反映的歷史財務資料的內部監控，以設計於各類情況下適當的程序，惟並非為就實體內部監控的成效提出意見。吾等之工作亦包括評估董事所採用的會計政策是否恰當及所作出的會計估計是否合理，以及評估歷史財務資料的整體呈列。

吾等相信，吾等所獲得之憑證屬充分及恰當，可為吾等之意見提供基礎。

### 意見

吾等認為，就歷史財務資料之會計師報告而言，歷史財務資料真實公平反映 貴公司於2016年12月31日之財務狀況及 貴集團於2014年、2015年及2016年12月31日之財務狀況及根據歷史財務資料附註2所載編製及呈列基準編製之 貴集團於往績記錄期間之財務表現及現金流量。

根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則及《公司(清盤及雜項條文)條例》須呈報事項

### 調整

於編製歷史財務資料時，概無對第I-3頁界定之相關財務報表作出調整。

### 股息

吾等提述歷史財務資料附註13，當中陳述路勁(中國)基建有限公司及 貴公司就往績記錄期間派付股息。

### 貴公司並無歷史財務報表

貴公司自註冊成立起並無編製財務報表。

德勤•關黃陳方會計師行

執業會計師

香港

2017年6月27日

貴集團歷史財務資料

編製歷史財務資料

下文所載歷史財務資料構成歷史財務資料之會計師報告之一部分。

本報告歷史財務資料乃根據於往績記錄期間路勁(中國)基建有限公司及其附屬公司之綜合財務報表(「綜合財務報表」)及 貴公司管理賬目編製。綜合財務報表已根據符合香港會計師公會頒佈之香港財務報告準則編製，並由吾等根據香港會計師公會頒佈之香港審計準則對其進行審核(連同管理賬目，統稱「相關財務報表」)。

歷史財務資料乃以港元(「港元」)呈列及除另有指明外，所有數值均四捨五入至最近之千位數(千港元)。

## 歷史財務資料

## 合併損益表

	附註	截至12月31日止年度		
		2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
<b>持續經營業務</b>				
其他收入.....	7	28,954	25,464	20,942
其他收益.....		755	23	43
上市開支.....		—	—	(10,000)
行政開支.....		(58,293)	(56,677)	(51,381)
分佔合作公司業績.....	8	242,777	307,921	452,683
除稅前溢利.....		214,193	276,731	412,287
所得稅開支.....	9	(29,102)	(26,207)	(24,430)
來自持續經營業務之 年度溢利.....	10	185,091	250,524	387,857
<b>已終止經營業務</b>				
來自已終止經營業務之年度 虧損，扣除相關所得稅...	11	(66,111)	(38,828)	(31,257)
年度溢利.....		118,980	211,696	356,600

## 合併損益及其他全面收益表

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
年度溢利.....	118,980	211,696	356,600
<b>其他全面收益(開支)</b>			
<i>其後將不會重新分類至損益之項目</i>			
<i>換算成呈報貨幣而產生之</i>			
匯兌收入(虧損).....	10,729	(183,314)	(311,236)
年度其他全面收益(開支).....	10,729	(183,314)	(311,236)
年度全面收益總額.....	<u>129,709</u>	<u>28,382</u>	<u>45,364</u>

## 合併財務狀況表

	附註	於12月31日		
		2014年	2015年	2016年
		千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>				
物業、廠房及設備 .....	15	905	640	379
於合作公司之權益 .....	16	4,004,726	3,628,714	3,224,190
貸款予合作公司 .....	17	206,460	148,793	92,631
		<u>4,212,091</u>	<u>3,778,147</u>	<u>3,317,200</u>
<b>流動資產</b>				
其他應收款項及預付款項 ...	18	186,940	181,276	2,971
應收最終控股公司款項 .....	19	—	—	118,862
應收一家同系附屬公司款項 .	19	645,789	711,437	628,206
貸款予合作公司 .....	17	146,675	134,976	126,059
銀行結餘及現金 .....	20	101,439	156,986	343,028
		<u>1,080,843</u>	<u>1,184,675</u>	<u>1,219,126</u>
<b>流動負債</b>				
其他應付款項及應計費用 ...		4,409	4,806	12,840
應付最終控股公司款項 .....	19	383,733	462,873	—
應付一家合作公司款項 .....	19	46,459	—	—
應付所得稅 .....		—	463	—
		<u>434,601</u>	<u>468,142</u>	<u>12,840</u>
<b>流動資產淨額</b> .....		<u>646,242</u>	<u>716,533</u>	<u>1,206,286</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....		<u>4,858,333</u>	<u>4,494,680</u>	<u>4,523,486</u>
<b>非流動負債</b> .....				
遞延稅項負債 .....	21	42,529	26,905	22,200
<b>資產淨額</b> .....		<u>4,815,804</u>	<u>4,467,775</u>	<u>4,501,286</u>
<b>資本及儲備</b>				
股本 .....	22	2,000,000	2,000,000	2,000,000
儲備 .....		2,815,804	2,467,775	2,501,286
<b>總權益</b> .....		<u>4,815,804</u>	<u>4,467,775</u>	<u>4,501,286</u>

## 貴公司財務狀況表

	附註	於2016年 12月31日
		千港元
<b>流動資產</b>		
現金 .....		—
<b>流動負債</b>		
應計費用 .....		(10,000)
<b>流動負債淨額</b> .....		<u>(10,000)</u>
<b>虧絀</b>		
股本 .....	22	—
累計虧損 .....		(10,000)*
<b>總權益</b> .....		<u>(10,000)</u>

\* 該金額指自2016年11月16日(註冊成立日期)至2016年12月31日期間的虧損。

## 合併權益變動表

	貴公司擁有人應佔				
	股本	匯兌儲備	其他儲備	保留溢利	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
於2013年12月31日	2,000,000	1,267,593	—	1,922,916	5,190,509
年度溢利	—	—	—	118,980	118,980
換算成呈報貨幣而產生之					
匯兌差額	—	10,729	—	—	10,729
年度全面收益總額	—	10,729	—	118,980	129,709
已派付股息	—	—	—	(504,414)	(504,414)
於2014年12月31日	2,000,000	1,278,322	—	1,537,482	4,815,804
年度溢利	—	—	—	211,696	211,696
換算成呈報貨幣而產生之					
匯兌差額	—	(183,314)	—	—	(183,314)
年度全面(開支)收益總額	—	(183,314)	—	211,696	28,382
已派付股息	—	—	—	(376,411)	(376,411)
註銷附屬公司並於出售合作					
公司時解除	—	(25,047)	—	25,047	—
於2015年12月31日	2,000,000	1,069,961	—	1,397,814	4,467,775
年度溢利	—	—	—	356,600	356,600
換算成呈報貨幣而產生之					
匯兌差額	—	(311,236)	—	—	(311,236)
年度全面(開支)收益總額	—	(311,236)	—	356,600	45,364
共同控制附屬公司之					
股權轉讓(附註)	—	—	(11,853)	—	(11,853)
註銷附屬公司並於出售附屬					
公司及合作公司時解除	—	(249,147)	—	249,147	—
於2016年12月31日	2,000,000	509,578	(11,853)	2,003,561	4,501,286

附註：於2016年9月28日，作為貴集團重組的一部分，路勁(中國)基建有限公司(「路勁中國」)以對價約11,853,000港元收購路勁基建有限公司(「路勁基建」)間接全資附屬公司誠智管理有限公司之全部股權，該金額透過與路勁基建的經常賬戶結算。路勁中國已付對價與誠智管理有限公司股本之差額於其他儲備中確認。

## 合併現金流量表

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
附註	千港元	千港元	千港元
<b>經營業務</b>			
年度溢利.....	118,980	211,696	356,600
所得稅.....	31,772	28,304	25,534
折舊.....	182	289	249
利息收益.....	(21,280)	(15,066)	(10,687)
分佔合作公司業績.....	(184,515)	(274,548)	(426,943)
出售物業、廠房及設備之虧損.....	—	2	6
出售合作公司之收益.....	—	(2,145)	—
營運資金變動前之經營業務現金流量...	(54,861)	(51,468)	(55,241)
其他應收款項及預付款項減少(增加)...	438	(1,678)	1,504
其他應付款項及應計費用(減少)增加...	(897)	397	9,407
用於經營業務之現金.....	(55,320)	(52,749)	(44,330)
已付所得稅.....	(20,632)	(42,239)	(17,490)
<b>用於經營業務之現金流淨額</b> .....	<b>(75,952)</b>	<b>(94,988)</b>	<b>(61,820)</b>
<b>投資活動</b>			
購買物業、廠房及設備.....	(585)	(53)	(26)
投標收費高速公路項目之			
投標保證金退款.....	189,873	—	—
來自最終控股公司之償還款項.....	443,003	—	—
給予一家同系附屬公司之墊款.....	(829,317)	(442,206)	(458,286)
來自一家同系附屬公司之償還款項.....	431,626	352,699	496,811
來自一家合作公司之償還款項.....	50,380	—	—
已收合作公司現金分配.....	463,346	468,817	520,431
收購一家合作公司.....	(343,043)	—	—
注入合作公司之資金.....	(378,773)	—	—
貸款予一家合作公司.....	(6,218)	—	—
來自合作公司之貸款結算.....	51,624	55,586	46,333
出售合作公司權益之所得款項淨額.....	—	32,341	—
出售附屬公司之現金流出淨額.....	25	—	(434)
已收利息.....	21,280	15,066	10,687
<b>來自投資活動之現金流淨額</b> .....	<b>93,196</b>	<b>482,250</b>	<b>615,516</b>
<b>融資活動</b>			
來自最終控股公司之墊款.....	642,463	393,459	—
給予最終控股公司之償還款項.....	(261,150)	(296,628)	(347,662)
來自(償還)合作公司之墊款.....	46,459	(46,459)	—
已派付股息.....	(504,414)	(376,411)	—
<b>用於融資活動之現金流淨額</b> .....	<b>(76,642)</b>	<b>(326,039)</b>	<b>(347,662)</b>
現金及現金等價物之(減少)增加淨額...	(59,398)	61,223	206,034
年初之現金及現金等價物.....	160,806	101,439	156,986
外匯匯率變動之影響.....	31	(5,676)	(19,992)
<b>年末之現金及現金等價物，</b>			
相等於銀行結餘及現金.....	<b>101,439</b>	<b>156,986</b>	<b>343,028</b>



## 歷史財務資料附註

**1. 一般事項**

貴公司為根據百慕達1981年公司法於2016年11月16日在百慕達註冊成立的有限公司。貴公司之註冊辦事處及主要營業地點分別為Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM11, Bermuda及香港九龍尖沙咀廣東道9號港威大廈第6座5樓506-8室。貴公司的最終控股公司為路勁基建，一家於百慕達註冊成立的有限公司且其股份於聯交所上市。貴公司的直接控股公司為新選環球有限公司(「新選」)，一家於英屬維爾京群島(「英屬維爾京群島」)註冊成立的有限公司。

貴公司為一家投資控股公司。根據詳列於附註2的公司重組(「集團重組」)，於2017年6月19日完成集團重組後，貴公司成為貴集團的控股公司。除有關集團重組的交易外，貴公司自其註冊成立之日期起概無進行任何業務。貴公司的附屬公司及合作公司於中華人民共和國(「中國」)從事開發、經營及管理收費高速公路業務。

貴公司及其主要附屬公司及貴集團之合作公司之功能貨幣為人民幣。然而，歷史財務資料以港元呈列，是因為貴公司董事認為，此等呈列對其現有及潛在之投資者更為適用。

**2. 歷史財務資料編製及呈列基準**

於集團重組前，路勁中國為貴集團控股公司。於整個往績記錄期間(或自彼等各自註冊成立／成立之日期(以較短者為準))，集團實體乃於路勁基建共同控制下。貴集團重組包括以下步驟：

- (a) 於2016年9月28日，路勁中國出售及置翠環球有限公司(一家路勁基建全資附屬公司)以總現金對價約182,779,000港元收購安惠投資有限公司、錦山投資有限公司、國裕投資有限公司、力新投資有限公司、朗途投資有限公司、邦泰投資有限公司、路輝投資有限公司、路豐投資有限公司、路傑投資有限公司、路宏投資有限公司、路盛投資有限公司、路建投資有限公司、路裕投資有限公司、路信投資有限公司、路成投資有限公司、路群投資有限公司及東迅投資有限公司(統稱為「出售集團」)的全部已發行股本，該等公司於中國從事公路業務。於路勁基建出售該等附屬公司後，貴集團不再從事收費公路營運業務。

- (b) 於2016年9月28日，寶濤有限公司(路勁基建全資附屬公司)出售及路勁中國以現金對價約11,853,000港元收購誠智管理有限公司的全部已發行股本。
- (c) 於2016年10月12日，新選於英屬維爾京群島註冊成立及一股股份按面值以繳足股款形式發行及配發予路勁基建。
- (d) 於2016年11月16日，貴公司於百慕達註冊成立，法定股本為10,000港元，包括100,000股每股面值0.1港元的股份。於2016年12月1日，一股股份按面值發行予新選。
- (e) 於2017年6月19日，貴公司收購路勁中國的全部已發行股本，對價為貴公司向新選配發及發行499,999,999股新股份，並入賬列為繳足。

根據集團重組，貴公司於2017年6月19日成為組成貴集團其他附屬公司的控股公司。由於現時組成貴集團的所有公司於往績記錄期間或自彼等各自註冊成立／成立日期起均由路勁基建控制，且該等控制為非暫時性，因此集團重組所產生由貴公司及其附屬公司組成的貴集團被視為一個持續經營實體。貴集團的歷史財務資料乃假設貴公司一直為貴集團的控股公司為基準，並按照香港會計師公會頒佈的會計指引第5號「共同控制合併的合併會計法」採用合併會計法原則編製。

貴集團於往績記錄期間的合併損益表、合併損益及其他全面收益表、合併權益變動表及合併現金流量表包括現時組成貴集團的公司的業績、權益變動及現金流量，乃猶如現有集團架構於往績記錄期間或自其各自註冊成立／成立日期以來(以較短期間為準)一直存在，惟附註25所披露由貴集團於往績記錄期間出售的附屬公司除外，該等附屬公司直至被貴集團出售日期而計入歷史財務資料。

貴集團於2014年、2015年及2016年12月31日的合併財務狀況表乃為呈列現時組成貴集團的公司的資產及負債而編製，猶如集團重組完成後的現有集團架構於上述日期一直存在，惟附註25所披露由貴集團於往績記錄期間出售的附屬公司除外，該等附屬公司乃經計及各自被貴集團出售的日期及計及其他集團實體各自註冊成立或成立日期而計入歷史財務資料。

歷史財務資料乃根據附註4符合香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則的會計政策所編製。此外，歷史財務資料包括香港聯合交易所有限公司證券上市規則及香港公司條例(第622章)所規定的適用披露。

### 3. 應用新訂及經修訂香港財務報告準則

就於往績記錄期間編製及呈列歷史財務資料而言，貴集團貫徹應用自2016年1月1日起至往績記錄期間於其會計報告期間生效的香港會計準則（「香港會計準則」）、香港財務報告準則、修訂及詮釋（統稱為「香港財務報告準則」）。

於本報告日期，貴集團並無提前應用以下已頒佈但尚未生效之新訂及經修訂香港財務報告準則：

香港財務報告準則第9號	金融工具 <sup>1</sup>
香港財務報告準則第15號	來自有合約客戶之收入及相關修訂 <sup>1</sup>
香港財務報告準則第16號	租賃 <sup>3</sup>
香港（國際財務報告詮釋委員會） — 詮釋第22號	外幣交易及預付對價 <sup>1</sup>
香港財務報告準則第2號之修訂	以股份支付交易之分類及計量 <sup>1</sup>
香港財務報告準則第4號之修訂	與香港財務報告準則第4號保險合約 — 併應用的香港財務報告準則第9號金融工具 <sup>1</sup>
香港財務報告準則第10號及 香港會計準則第28號之修訂	投資者與其聯營或合作公司之間的銷售或 資產投入 <sup>2</sup>
香港會計準則第7號之修訂	披露計劃 <sup>4</sup>
香港會計準則第12號之修訂	就未變現虧損確認遞延稅項資產 <sup>4</sup>
香港會計準則第40號之修訂	轉讓投資物業 <sup>1</sup>
香港財務報告準則之修訂	香港財務報告準則2014年至2016年週期之年度改進 <sup>5</sup>

1 於2018年1月1日或之後開始的年度期間生效。

2 於確定日期或之後開始的年度期間生效。

3 於2019年1月1日或之後開始的年度期間生效。

4 於2017年1月1日或之後開始的年度期間生效。

5 於2017年1月1日或2018年1月1日或之後開始的年度期間生效（如適合）。

除下文所述外，貴公司董事預期應用新訂及經修訂香港財務報告準則日後將不會對貴集團財務報表產生重大影響。

#### 香港財務報告準則第16號「租賃」

香港財務報告準則第16號引入一個合併模式以供識別租賃安排及出租人和承租人的會計處理。香港財務報告準則第16號於生效時則將取代香港會計準則第17號「租賃」及相關的詮釋。

香港財務報告準則第16號以識別資產是否由客戶控制來區分租賃及服務合約為基準。除短期租賃及低值資產租賃外，就承租人會計處理方法，經營租賃及融資租賃的區分已被移除，並由另一種模式取代，該模式要求承租人確認所有租賃使用權資產及相應負債。

使用權資產初步按成本計量，並隨後以成本（惟若干例外情況除外）減累計折舊及減值虧損計量，並就租賃負債任何重新計量而作出調整。租賃負債乃按租賃付款（非當日支

付)的現值初步確認。其後，租賃負債(除其他事項外)經利息及租賃付款以及租賃修訂的影響所調整。就現金流量分類而言，經營租賃付款近期呈列為經營現金流量。根據香港財務報告準則第16號，有關租賃負債的租賃付款將分配為本金及利息部分，其將分別以融資現金流量呈列。

與承租人會計處理方法相反，香港財務報告準則第16號大致保留香港會計準則第17號內出租人的會計要求，並繼續規定出租人將租賃分類為經營租賃或融資租賃。

此外，香港財務報告準則第16號亦要求較廣泛的披露。

於2016年12月31日，誠如附註26所披露，貴集團作為承租人擁有不可撤銷的經營租賃承擔4,465,000港元。初步評估表明，該等安排符合香港財務報告準則第16號項下有關租賃的定義，故除於應用香港財務報告準則第16號時符合低值資產或短期租賃租賃條件外，貴集團將確認所有租賃使用權資產及相應負債。此外，貴公司董事預期採用香港財務報告準則第16號將不會對貴集團的業績產生重大影響，惟可能須對上述計量、呈列及披露方法作出變更。

#### 香港財務報告準則第9號「金融工具」

香港財務報告準則第9號引入有關財務資產及財務負債、一般對沖會計法的分類及計量新要求及財務資產的減值要求。

與貴集團相關的香港財務報告準則第9號之主要規定如下：

- 於香港財務報告準則第9號範圍內之所有已確認財務資產其後須按攤銷成本或公允值計量，特別是，按其目標為收取合約現金流之業務模式所持有之債務投資及合約現金流僅為支付尚未償還本金及其利息款項之債務投資一般於後續會計期間結束時按攤銷成本計量。於目的為同時收回合約現金流及出售財務資產之業務模式中持有之債務工具，以及合約條款令於特定日期產生之現金流純粹為支付本金及未償還本金之利息的債務工具，一般按透過其他全面收益按公允值列賬之方式計量。所有其他債務投資及股權投資均於其後會計期間結束時按公允值計量。此外，根據香港財務報告準則第9號，實體可以不可撤回地選擇於其他全面收益呈列股權投資(並非持作買賣用途)之其後公允值變動，而一般僅於損益中確認股息收入。

- 就財務資產之減值而言，與香港會計準則第39號「金融工具：確認及計量」項下按已產生信貸虧損模式計算相反，香港財務報告準則第9號規定按預期信貸虧損模式計算。預期信貸虧損模式規定實體於各報告日期將預期信貸虧損及該等預期信貸虧損之變動入賬，以反映信貸風險自初始確認以來之變動。換言之，毋須再待發生信貸事件方確認信貸虧損。

預期信貸虧損模式可能導致對 貴集團按攤銷成本計量的財務資產尚未產生的信貸虧損作出提早撥備。除此以外， 貴公司董事預期應用香港財務報告準則第9號將不會對 貴集團的業績及財務狀況造成重大影響。

#### 4. 主要會計政策

歷史財務資料乃按歷史成本基準編製。

歷史成本一般根據貨物及服務交所得對價之公允值釐定。

公允值指於計量日市場參與者在進行有序交易中出售資產所收取或轉移負債所支付之價格，無論該價格是否可直接觀察或使用其他估值方法估計。在估算一項資產或負債的公允值時，倘於計量日期市場參與者在定價時將資產或負債特點納入考量，則 貴集團亦會考量相關資產或負債特點。本歷史財務資料內計量及／或披露的公允值均根據該基準釐定，惟香港財務報告準則第2號「以股份為基礎的付款」之以股份支付款項之交易、香港會計準則第17號「租賃」之租賃交易除外，其計量與公允值的計量存在若干相似之處但並非公允值，例如香港會計準則第2號「存貨」之可變現淨值或香港會計準則第36號「資產減值」之使用價值。

另外，就財務報告而言，根據公允值計量輸入數據之可觀察程度及輸入數據對總體公允值計量之重要性，公允值計量可分類為第一級、第二級及第三級，詳情如下：

- 第一級輸入數據指實體於計量日可獲得的相同資產或負債於活躍市場之報價（未經調整）；
- 第二級輸入數據指除第一級計入之報價外，可直接或間接觀察的資產或負債數據；及
- 第三級輸入數據指資產或負債的不可觀察輸入數據。

主要會計政策載列如下：

#### 合併基準

歷史財務資料包括 貴公司及由 貴公司及其附屬公司控制的實體之財務報表。視為 貴公司獲得控制權的條件如下：

- 對被投資方擁有控制權；
- 因參與被投資方之業務而可或有權獲得可變回報；及
- 能夠運用權力影響其回報。

倘有事實及情況顯示上述控制三項條件中之一項或多項條件出現變化， 貴公司將重新評估其是否對被投資方擁有控制權。

合併附屬公司於 貴公司取得附屬公司之控制權時開始，並於 貴公司喪失對附屬公司之控制權時終止。具體而言，於年內收購或出售附屬公司之收入及開支，會由 貴公司取得控制之日期直至 貴公司喪失對附屬公司之控制權之日期計入合併損益表。

如有需要，會對附屬公司之財務報表作出調整，使其會計政策與 貴集團的會計政策一致。

與 貴集團成員公司間交易有關之所有集團內公司間之資產及負債、權益、收入、開支及現金流量均於綜合賬目時予以悉數對銷。

倘 貴集團失去對附屬公司之控制權，則收益或虧損於損益確認，並按以下二者之差額計算：(i)已收對價之公允值與任何保留權益之公允值之總額，及(ii)該附屬公司之資產（包括商譽）及負債以及任何非控股權益之過往賬面值。過往就該附屬公司於其他全面收益確認之所有數額，乃按猶如 貴集團已直接出售該附屬公司之相關資產或負債入賬（即按適用香港財務報告準則之規定／許可重新分類至損益或轉撥至另一類權益）。於失去控制權之日在前附屬公司保留之任何投資之公允值，視作於隨後按照香港會計準則第39號入賬初步確認之公允值，或（如適用）作為於聯營公司或合作公司之投資之初步確認成本。

#### 涉及共同控制下業務之業務合併之合併會計法

歷史財務資料包括當中發生共同控制合併的合併業務的財務報表項目，猶如自該等合併業務首次受控制方控制當日起已經合併。

合併業務的資產淨值乃按控制方的現有賬面值進行合併。在控制方持續擁有權益的條件下，共同控制合併時並無就商譽或於共同控制合併當時之議價購買收益確認任何金額。

合併損益表包括自最早呈列日期起或自該等合併業務首次受共同控制日期起以期限較短者為準(不論共同控制合併的日期)的業績。

### 收入確認

管理費收入於提供服務時確認。

當經濟利益很可能流入 貴集團且收入的金額能可靠地計量時，應確認財務資產的利息收入。財務資產之利息收入乃按未償還本金以時間比例基準，並按適用之實際利率計算，實際利率指透過財務資產之預期可使用年期將估計未來現金收入準確貼現至該資產初始確認時賬面淨值之利率。

### 物業、廠房及設備

持有作生產或供應商品或服務，或作行政用途的物業、廠房及設備乃按成本扣除任何後續累積折舊及後續累積減值虧損(如有)後列賬。

確認之折舊乃以直線法按彼等之可使用年期撇銷其成本減其殘值。估計使用年限、殘值和折舊方法會在每個報告期末覆核，並採用未來適用法對估計變更的影響進行核算。

當出售時或當繼續使用資產預期不會產生任何未來經濟利益時，終止確認物業、廠房及設備項目。處置或報廢一項物業、廠房及設備產生的損益，應按銷售收入與該資產賬面金額之間的差額予以確定，並於損益中確認。

### 於合作公司之權益

合作公司是指對安排擁有共同控制權之各方對聯合安排所涉及之資產淨值享有權利之聯合安排。共同控制權指按照合約協定對一項安排所共有之控制權，僅在相關活動必須獲得共同享有控制權之各方一致同意方能決定時存在。

貴集團之基建合作公司為於中國成立之中外合作公司。就此，合夥人之現金／溢利分配比例，以及於合作公司到期時之淨資產分配，由合作公司協議所預定，而且可能並非與其出資比率成比例。

合作公司之業績及資產與負債於歷史財務資料內使用權益會計法合併。在類似情況之事項及交易，合作公司採用與 貴集團統一的會計政策編製財務報表。根據權益法，於合作公司之投資起初會按成本於合併財務狀況表內確認，其後再作調整以確認 貴集團應佔合作公司之損益及其他全面收益。

倘 貴集團應佔合作公司之虧損相等於或超過其於該合作公司之權益(包括任何實質上構成 貴集團於合作公司之淨投資一部分之任何長期權益)，則 貴集團會終止確認其應佔之其他虧損。但額外確認之虧損，僅以 貴集團已發生之法定或推定責任或代表該合作公司支付之款項為限。

對合作公司之投資自被投資方成為一家合作公司之日起採用權益法入賬。於收購一家合作公司之投資時，投資成本超出 貴集團分佔被投資方可識別資產及負債淨公允值之任何部分乃確認為商譽，並計入投資之賬面值。 貴集團分佔可識別資產及負債之淨公允值超出投資成本之任何部分會於收購投資期間經重新評估後即時於損益確認。

貴集團已應用香港會計準則第39號之規定，以釐定是否有需要就 貴集團於合作公司之投資確認任何減值虧損。如有需要，則投資(包括商譽)之全部賬面金額會按香港會計準則第36號作為單一資產進行減值測試，方法為將其可收回金額(使用價值與公允值減去出售成本之較高者)及賬面金額作比較。任何已確認之減值虧損構成投資之賬面金額之一部分。凡撥回減值虧損均會按照香港會計準則第36號確認，惟投資之可收回金額其後增加則作別論。

倘集團實體與其合作公司進行交易，則與該合作公司進行交易所產生之溢利或虧損會於歷史財務資料內確認，惟以與 貴集團無關之合作公司之權益為限。

當應用權益法會計時，特許經營無形資產為 貴集團之基建合作公司之收費公路經營權，由使用經營收費公路開始，按預計使用年期或剩餘之特定期內較短者，用能夠反映無形資產未來經濟效益的預計消耗為模式，去攤銷其成本值。年度攤銷之計算方法是應用相關收費公路之實際車流量與相關收費公路之預期交通總流量之比率，除以有關餘下專營期對資產之賬面淨值。預期可使用年期及攤銷方法於各報告期完結時檢討，若估計數字有任何變動，有關影響會按預期基準入賬。



## 租賃

當合約實質上將產權所產生之大部分風險及得益轉移給承租人，則該等合約被視為融資租賃合約。其他租約均被視為經營租約。

### 貴集團作為出租人

經營租約的租金收入會按相關租期以直線法確認。

### 貴集團作為承租人

經營租約付款於租期內按直線法確認為開支。

倘因訂立經營租約收取租賃獎勵，則有關獎勵會確認為負債。獎勵之總計利益會按直線法確認為租賃開支扣減。

## 金融工具

當一家集團實體成為金融工具合約條文之一方時，財務資產及財務負債乃予以確認。

財務資產及財務負債首次確認會按公允值計量。收購或發行財務資產及財務負債直接產生之交易成本乃於首次確認時於財務資產或財務負債(如適用)之公允值中予以增加或扣除。

## 財務資產

貴集團之財務資產為貸款及應收款項。分類視乎財務資產之性質及目的而定，且於初步確認時釐定。

### 實際利率法

實際利率法為按有關期間計算財務資產攤銷成本及分配利息收入的方法。實際利率為於財務資產的預計年期或較短期間內(如適用)預計未來現金收入(包括構成實際利率、交易成本及其他溢價或折讓一部分的已付或已收全部費用)，準確貼現至初步確認的賬面淨值之利率。

債務工具之利息收入按實際利率基準確認。

### 貸款及應收款項

貸款及應收款項為有固定或可釐定付款，而並無於活躍市場上報價之非衍生財務資產。於首次確認後，貸款及應收款項(包括其他應收款項、給予合作公司之貸款、應收最終

控股公司及一家同系附屬公司之款項及銀行結餘及現金)均以實際利率法按攤銷成本，減任何已識別減值虧損(見下文有關財務資產減值虧損的會計政策)列賬。

#### 財務資產減值

財務資產會於報告期末評估是否出現減值跡象。倘有客觀證據證明首次確認財務資產後發生一項或多項事件對該財務資產之預計未來現金流構成影響時，即表示財務資產出現減值。

減值的客觀證據可包括：

- 發行人或訂約對方出現重大財務困難；或
- 違反合約，如欠付或拖欠利息及本金款額；或
- 借款人可能將申請破產或進行財務重組。

就按攤銷成本列賬之財務資產而言，按資產賬面值與按資產之原定實際利率貼現之預計未來現金流現值間之差額計算，並確認為減值虧損額。

財務資產以個別方式評估減值。除應收同系附屬公司款項及其他應收款項透過使用撥備賬調減賬面值外，財務資產之減值虧損直接在財務資產之賬面值中調減。撥備賬之賬面值變動於損益確認。倘應收同系附屬公司款項及其他應收款項被視為不可收回時，則於撥備賬撇銷。其後收回之前撇銷之金額會計入損益。

就按攤銷成本計量之財務資產而言，倘於往後期間，減值虧損金額減少且明顯與確認減值虧損後發生之事件有關，則之前確認之減值虧損會透過損益撥回，惟減值撥回當日的資產賬面值不得超過假設並無確認減值之攤銷成本。

#### 財務負債及權益性工具

由集團實體發行之財務負債及權益性工具按所訂立之合約協議性質，以及財務負債及權益性工具之定義而分類為財務負債或權益。

### 權益性工具

權益性工具為經扣除其所有負債後乃對集團資產擁有剩餘權益之任何合約。權益性工具由集團實體發行之權益性工具以扣除直接發行成本後實際所得款項入賬。

### 實際利率法

實際利率法為按有關期間計算財務負債攤銷成本及分配利息開支的方法。實際利率為於財務負債預計年期或較短期間內(如適用)預計未來現金開支(包括構成實際利率、交易成本及其他溢價或折讓一部份之已付或已收全部費用及點數)，準確貼現至初步確認賬面淨值之利率。

利息開支按實際利率基準確認。

### 財務負債

財務負債(包括其他應付款項、應付最終控股公司款項及應付合作公司款項)隨後採用實際利率法按攤銷成本計量。

### 財務擔保合約

財務擔保合約為合約發行者因某特定債務人於到期日未能根據某項債務工具原有或經修改之條款償還款項，而須支付給合約持有者以補償其損失的合約。

由 貴集團發行的財務擔保合約按其公允值進行首次計量，而倘其未指定按公允值計入損益，則其後按以下較高者計量：(i)根據香港會計準則第37號「撥備、或然負債及或然資產」釐定合約訂明之金額；及(ii)首次確認的金額減去累計攤銷(如適用)，並遵照擔保期內收入確認政策確認。

### 終止確認

只有當資產現金流之合約權利屆滿時，或將其財務資產或該等資產所有權之絕大部份風險及回報轉移予另一實體時， 貴集團方會取消確認財務資產。

於終止確認整個財務資產時，資產賬面值與已收及應收對價之差額於損益確認。

當及只有當 貴集團之特定責任獲解除、取消或已屆滿時，方會取消確認財務負債。終止確認之財務負債賬面值與已付或應付對價之差額乃於損益確認。

### 有形資產之減值虧損

於報告期末，貴集團審閱其有形資產之賬面值，以釐定是否存在任何跡象顯示該等資產已遭受減值虧損。如出現任何上述跡象，則會估計資產之可收回金額以釐定減值虧損之幅度(如有)。倘不大可能估計個別資產之可收回金額，則貴集團會估計有關資產所屬之現金產生單位之可收回金額。倘可確定合理及一致之分配基準，企業資產可分配至個別現金產生單位，否則，則將企業資產分配至能確定合理及一致之分配基準之最小組別現金產生單位。

可收回金額為公允值減出售成本與使用價值之間之較高者。於評估使用價值時，估計未來現金流量會採用反映現時市場對貨幣時間價值及資產特殊風險之評值之稅前貼現率，貼現至其現有價值，及並無就此對未來現金流之估計予以調整。

倘估計資產(或現金產生單位)的可收回金額低於其賬面值，則該資產之賬面值將被減低至其可收回金額，並即時確認減值虧損為損益。

倘減值虧損其後被撥回，該資產(或現金產生單位)的賬面值提升至重新評估之可收回金額，但該重新釐定的賬面值不可高於假設以往年度並無就資產(或現金產生單位)確認減值虧損而釐定之賬面值，減值虧損的回撥即時確認為收入。

### 外幣

在編製各組別實體之財務報表時，以公司功能貨幣以外之貨幣(外幣)結算之交易，按交易當日之匯率，以其功能貨幣(即該企業運作之主要經濟環境之貨幣)入賬。於報告期末，以外幣結算之貨幣項目按結算日當時之匯率換算。按歷史成本以外幣入賬之非貨幣項目不作換算。

結算及換算貨幣項目所產生之匯兌差額會計入發生期間之損益。

為呈報歷史財務資料，貴集團實體及其合作公司之資產及負債，已按報告期末生效之匯率轉換成貴集團之呈報貨幣，除非期內之匯率大幅波動，其收入及開支則按全年

平均匯率轉換。倘若期內匯率大幅波動，則使用於交易日期生效之匯率。所產生之匯兌差異(如有)，則於其他全面收益及累計權益內之匯兌儲備項下確認。

### 退休福利成本

於中國的國家營辦之退休福利計劃(屬定額供款計劃)及於香港的強制性公積金計劃之供款於僱員提供服務後有權收取供款時列作開支扣除。

### 稅項

所得稅支出指目前應付稅項及遞延稅項總數。

目前應付稅項乃根據年內應課稅溢利計算。應課稅溢利與合併損益之「除稅前溢利」有所不同，因為前者不包括其他年度之應課稅收入或可扣除開支項目，亦不包括不可課稅或扣除之收益表項目。貴集團目前稅項之負債乃以報告期末已頒佈或實質上已頒佈之稅率計算。

遞延稅項是合併財務狀況表中資產及負債的賬面值與用以計算應課稅溢利之有關稅基間的暫時性差額之預期應付或可收回稅項。遞延稅項負債一般確認所有應課稅暫時性差異，倘出現應課稅溢利而可扣除暫時性差異，遞延稅項資產即確認入賬。倘此暫時性差異乃來自一項不影響應課稅溢利或會計溢利之交易之資產及負債之初步確認(業務合併除外)，該等遞延稅項資產及負債不會確認入賬。

除了當貴集團能夠控制其暫時性差異和將不會在可預見將來沖回，遞延稅項負債確認所有應課稅暫時性差異在投資附屬公司、聯營公司及合作公司。與投資相關之可扣減暫時性差異所產生之遞延稅項資產，僅於在可見將來有可能具備足夠應課稅溢利抵銷暫時性差異之利益以作回撥時，方會予以確認。

遞延稅項資產之賬面值於報告期末作出檢討，及減低至應課稅溢利可充份抵銷全部或部份可收回資產之程度。

遞延稅項資產及負債乃根據報告期末前已實施或大致實施之稅率(及稅法)，按預期清償負債或變現資產期間適用之稅率計量。

遞延稅項負債及資產之計量反映於報告期末時，貴集團預期收回或清償其資產及負債賬面值所產生之稅務結果。流動及遞延稅項於損益確認。

香港(國際財務報告詮釋委員會)詮釋第12號「服務特許安排」項下之合作公司之服務特許安排

貴集團的合作公司已與若干政府機構或彼等指定人士(「授予人」)訂立多項服務特許安排。根據該等服務特許安排，

- 授予人控制或監管合作公司必須與基建一起提供之服務，服務的提供對象以及服務價格；
- 授予人在協議有效期結束時，通過所有權、實益權益或其他方式控制基礎設施的任何重大剩餘利益，或基礎設施在該等安排下使用整個可使用年期，或限制合作公司出售或抵押基礎設施的實際能力，以及整個安排期間的基礎設施持續使用權授予授予人。

貴集團的合作公司就無形資產及與升級服務有關收入及成本之會計政策載列如下：

#### 無形資產

合作公司已獲授予人授予於核准經營期間內有權經營收費高速公路及公路。根據有關合作公司協議，合作公司負責與核准經營期間內經營及管理、維護及檢修收費高速公路及公路。於經營期間內收取的路費歸屬於合作公司。相關收費高速公路及公路須於經營權到期後歸還地方政府機構，而無需向合作公司作出任何補償。

合作公司應用無形資產模式將收費高速公路及公路基建入賬，有關支出由收費高速公路及公路使用者支付。授予方並無就收回所涉建築成本數額提供任何合約擔保。授予方授予合作公司權利向收費高速公路及公路服務使用者就無形資產收費，並於合作公司的財務狀況表內列作「特許經營無形資產」，按成本減累計攤銷及折舊(如有)列賬。有關合作公司的特許經營無形資產攤銷政策載於上文「合作公司權益」有關的會計政策。

#### 與現有或新基建升級服務有關的收入及成本

由貴集團的合作公司提供升級服務而產生的建造收入及成本根據完工比例法確

認。完工階段乃按截至各報告期間末所產生的合約成本佔各合約將予產生的估計成本總額計量。截至該日已產生成本加已確認溢利減已確認虧損(如有)(指收入)計入無形資產。

## 5. 估計之主要來源

應用附註4所述之貴集團會計政策時，貴公司董事需對無法自其他來源清楚得悉資產及負債的賬面值，作出判斷、估計及假設。估計及有關假設乃根據過往經驗及其他被視為相關的因素作出。實際結果可能與此等估計不同。

估計及有關假設會被持續檢討。倘會計估計的修訂僅影響該修訂期間，則該修訂於該期間確認，倘該修訂影響現行及未來期間，則於該修訂期間及未來期間確認。

下文所載因對於未來的主要假設及於報告期末對不確定因素的估計其他來源，而可能導致未來12個月的資產及負債賬面值產生重大調整的重大風險。

### 合作公司擁有特許經營無形資產之攤銷

貴集團之基建合作公司之特許經營無形資產攤銷乃按照該等收費公路在特定年內之實際車流量比例佔經營年期內之預計總車流量比例計算。剩餘特許期之預計總車流量由管理層經考慮及該地區近期實際車流量、交通網絡之目前及未來發展及政府政策、市場競爭、汽車銷售增長率及中國預期經濟發展等於各報告期末審閱。當預計總車流量與實際車流量出現較大的差異時，貴集團應佔基建合作公司之特許經營無形資產攤銷將會作出調整。

截至2014年12月31日、2015年12月31日及2016年12月31日止的各年度，分佔合作公司來自持續經營業務之業績包括特許經營無形資產之攤銷分別為191,133,000港元、221,225,000港元及244,445,000港元。管理層認為，攤銷乃經參考相應高速公路預計總車流量之最佳估計後計算。

## 6. 分部資料

貴集團經營及報告分部乃根據向主要營運決策者(附註12所披露之董事會)呈報以便進行資源分配及表現評估的資料釐定。

向主要營運決策者呈報的資料(包括 貴集團分佔合作公司分部路費收入、其他收入、路費經營開支、行政開支、稅息折舊及攤銷前利潤(「EBITDA」)、折舊及攤銷、利息開支及所得稅開支)透過 貴集團及相關合作公司合作夥伴共同經營及管理之個別收費高速公路項目呈報。因此， 貴集團於香港財務報告準則第8號「經營分部」項下的經營及報告分部如下：

- 保津高速公路(「保津高速公路合作公司」)
- 唐津高速公路(「唐津高速公路合作公司」)
- 長沙至益陽高速公路(「長益高速公路合作公司」)
- 龍城高速公路(「龍城高速公路合作公司」)
- 馬巢高速公路(「馬巢高速公路合作公司」)

有關上述分部資料報告如下。

### 分部收入及業績

截至2014年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	對銷	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>							
分部收入(路費收入).....	282,483	179,524	326,426	93,324	43,958	—	925,715
其他收入.....	2,104	150	2,210	2,811	619	—	7,894
路費經營開支.....	(42,561)	(21,189)	(42,930)	(13,380)	(1,910)	—	(121,970)
行政開支.....	(12,650)	(9,808)	(13,201)	(6,170)	(1,784)	—	(43,613)
<b>EBITDA.....</b>	<b>229,376</b>	<b>148,677</b>	<b>272,505</b>	<b>76,585</b>	<b>40,883</b>	<b>—</b>	<b>768,026</b>
折舊及攤銷.....	(49,929)	(53,147)	(91,261)	(20,412)	(8,876)	—	(223,625)
財務費用.....	—	—	(20,038)	(107,682)	(43,856)	—	(171,576)
所得稅開支.....	(44,421)	(29,553)	(42,035)	(14,039)	—	—	(130,048)
<b>分部業績</b>							
(分佔合作公司業績)....	<u>135,026</u>	<u>65,977</u>	<u>119,171</u>	<u>(65,548)</u>	<u>(11,849)</u>	<u>—</u>	<u>242,777</u>
未分配公司收入.....							29,709
未分配公司開支.....							(87,395)
年度持續經營利潤.....							<u>185,091</u>



截至2015年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	對銷	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>							
分部收入(路費收入).....	308,900	200,524	354,805	108,911	91,581	—	1,064,721
其他收入.....	2,388	1,294	2,170	1,600	2,241	—	9,693
路費經營開支.....	(52,672)	(26,050)	(49,531)	(21,863)	(4,974)	—	(155,090)
行政開支.....	(11,011)	(9,596)	(15,611)	(4,783)	(4,085)	—	(45,086)
<b>EBITDA</b> .....	<b>247,605</b>	<b>166,172</b>	<b>291,833</b>	<b>83,865</b>	<b>84,763</b>	<b>—</b>	<b>874,238</b>
折舊及攤銷.....	(56,089)	(61,688)	(97,959)	(20,591)	(16,988)	—	(253,315)
財務費用.....	—	—	(13,804)	(98,260)	(63,122)	—	(175,186)
所得稅開支.....	(48,637)	(30,909)	(44,805)	(13,465)	—	—	(137,816)
分部業績							
(分佔合作公司業績)....	<u>142,879</u>	<u>73,575</u>	<u>135,265</u>	<u>(48,451)</u>	<u>4,653</u>	<u>—</u>	<u>307,921</u>
未分配公司收入.....							25,487
未分配公司開支.....							(82,884)
年度持續經營利潤.....							<u>250,524</u>

截至2016年12月31日止年度

	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬巢 高速公路 合作公司	對銷	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>							
分部收入(路費收入).....	317,908	267,484	374,888	142,484	107,914	—	1,210,678
其他收入.....	2,506	1,118	1,682	569	649	—	6,524
路費經營開支.....	(41,730)	(34,389)	(44,381)	(23,704)	(8,952)	—	(153,156)
行政開支.....	(10,817)	(14,010)	(14,996)	(5,270)	(4,582)	—	(49,675)
<b>EBITDA</b> .....	<b>267,867</b>	<b>220,203</b>	<b>317,193</b>	<b>114,079</b>	<b>95,029</b>	<b>—</b>	<b>1,014,371</b>
折舊及攤銷.....	(56,724)	(80,895)	(91,250)	(26,903)	(26,930)	—	(282,702)
財務費用.....	—	—	(8,735)	(74,792)	(51,385)	—	(134,912)
所得稅開支.....	(51,135)	(35,855)	(54,488)	(2,596)	—	—	(144,074)
<b>分部業績</b>							
(分佔合作公司業績)....	<u>160,008</u>	<u>103,453</u>	<u>162,720</u>	<u>9,788</u>	<u>16,714</u>	<u>—</u>	<u>452,683</u>
未分配公司收入.....							20,985
未分配公司開支.....							(85,811)
年度持續經營利潤.....							<u>387,857</u>

分部收入乃指 貴集團根據有關期間相關合作公司協議規定之利潤／現金分成比率，分佔來自中國收費高速公路營運之已收及應收之合作公司路費收入(扣除營業稅或增值稅)。上文所呈報之所有分部收入均賺取自外部客戶。

其他收入、路費經營開支、行政開支、EBITDA、物業、廠房及設備之折舊(計入折舊及攤銷)、財務費用及企業所得稅開支(計入所得稅開支)乃指 貴集團根據相關合作公司協議規定之利潤／現金分成比率，分佔來自中國收費高速公路營運之其他收入、路費經營開支、行政開支、EBITDA、物業、廠房及設備之折舊、財務費用及企業所得稅開支。特許經營無形資產攤銷(計入折舊及攤銷)及相關遞延稅項開支(計入所得稅開支)指 貴集團根據相關合作公司協議規定之股權出資比率，分佔中國收費高速公路之特許經營無形資產攤銷及相關遞延稅項開支。

分部業績乃指 貴集團根據上述規定之計算方法，分佔來自中國收費高速公路營運之合作公司業績。此乃向主要營運決策者呈報以便進行資源分配及表現評估之計量。合作公司採納之會計政策符合香港財務報告準則。

### 分部資產及負債

由於分部資產及負債並未定期提交予主要營運決策者呈報以便進行資源分配及表現評估，故並無於歷史財務資料中披露。

### 地區資料

貴集團合作公司之營運位於中國。 貴集團所有合作公司均自外部客戶產生收入，該等收入源自於中國提供的服務。由於非流動資產（不包括與終止經營業務相關之非流動資產）、合作公司權益及財務資產對 貴集團而言屬不重要，故概無披露按資產分類之地區資料。

## 7. 其他收入

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>			
利息收入來自：			
銀行存款.....	473	612	1,616
貸款予合作公司.....	20,807	14,454	9,071
管理費收入.....	6,891	8,003	7,643
租金收入.....	—	2,395	2,579
其他.....	783	—	33
	<u>28,954</u>	<u>25,464</u>	<u>20,942</u>

## 8. 分佔合作公司業績

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>			
合作公司特許經營無形資產攤銷前			
分佔基建合作公司溢利.....	433,910	529,146	697,128
減：合作公司特許經營			
無形資產攤銷.....	(191,133)	(221,225)	(244,445)
	<u>242,777</u>	<u>307,921</u>	<u>452,683</u>

## 9. 所得稅開支

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>持續經營業務</b>			
中國企業所得稅(「企業所得稅」)			
中國附屬公司之企業所得稅 . . . . .	1,139	780	—
過往年度企業所得稅之超額撥備. . .	—	—	(636)
中國預扣稅. . . . .	15,111	39,806	16,771
	16,250	40,586	16,135
遞延稅項. . . . .	12,852	(14,379)	8,295
	29,102	26,207	24,430

因沒有產生或來自香港的應課稅利潤，故歷史財務資料並無就香港利得稅作出撥備。

根據中華人民共和國企業所得稅法(「企業所得稅法」)及企業所得稅法實施條例，於往績記錄期間，中國附屬公司的稅率為**25%**。

貴集團於往績記錄期間之中國預扣稅乃指 貴集團合作公司於往績記錄期間宣派股息之**5%**預扣稅，而相關金額已就合作公司未分配盈利計提作過往年度遞延稅項。截至**2014年**、**2015年**及**2016年12月31日**止之各年度，有關往績記錄期間之前於中國所得及 貴集團收取之若干收入計入中國預扣稅過往年度撥備不足之金額分別為**12,214,000**港元、**4,368,000**港元及零。

於往績記錄期間，所得稅開支可按合併損益表與稅前溢利對賬如下：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
除稅前溢利(來自持續經營業務) . . . .	214,193	276,731	412,287
按中國企業所得稅稅率 <b>25%</b>			
計算之稅項. . . . .	53,548	69,183	103,072
不可扣稅開支之稅項影響 . . . . .	9,570	9,232	10,412
毋須課稅收入之稅項影響 . . . . .	(1,285)	(655)	(313)
分佔合作公司業績之稅項影響 . . . . .	(60,694)	(76,980)	(113,171)
過往年度企業所得稅之超額撥備 . . . .	—	—	(636)
合作公司分配盈利／可分配盈利之 預扣稅. . . . .	27,963	25,427	25,066
本年度所得稅開支 (有關持續經營業務) . . . . .	29,102	26,207	24,430

## 10. 年度溢利

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
來自持續經營業務之年度溢利			
於扣除(計入)以下各項後達致：			
核數師薪酬(附註).....	—	—	—
匯兌收益.....	(755)	(23)	(43)
物業、廠房及設備折舊.....	176	284	248
經營租賃項下最低租賃付款.....	5,830	6,141	6,247
減：來自一家同系附屬公司之賠償...	(2,696)	(1,813)	(1,110)
	3,134	4,328	5,137
員工成本(包括董事酬金)			
員工薪金(不包括退休福利供款)...	42,203	42,323	34,117
退休福利供款.....	3,306	3,605	3,433
	45,509	45,928	37,550

附註：於往績記錄期間，貴集團的核數師薪酬乃由路勁基建承擔，原因為涉及金額極低且未作分攤。

## 11. 已終止經營業務

誠如附註2所詳述，出售集團乃於2016年9月28日由貴集團出售予路勁基建，其後貴集團不再於中國從事收費公路經營業務。出售事項旨在使集團架構合理化以便上市，並將貴集團之主要業務專注於中國收費高速公路之開發、營運及管理。

於往績記錄期間，出售集團之業績已納入合併損益表內，載列如下：

	截至12月31日止年度		自2016年1月1日
	2014年	2015年	起至2016年9月
	千港元	千港元	28日止期間
其他收入.....	3	9	1
出售合作公司收益(附註a).....	—	2,145	—
其他收益及虧損.....	—	(2)	(5)
行政開支.....	(5,182)	(5,510)	(4,409)
分佔合作公司業績.....	(58,262)	(33,373)	(25,740)
除稅前虧損.....	(63,441)	(36,731)	(30,153)
所得稅開支(附註b).....	(2,670)	(2,097)	(1,104)
年度虧損(附註c).....	(66,111)	(38,828)	(31,257)
經營現金流出淨額.....	(9,058)	(7,620)	(6,892)
投資現金流入淨額.....	33,227	37,060	16,734
融資現金流出淨額.....	(24,175)	(29,519)	(10,038)

附註：

(a) 於截至2015年12月31日止年度，貴集團訂立買賣協議，以現金對價35,934,000港元將其廣西路通公路開發有限公司70%股權出售予中國合作公司合作夥伴，出售合作公司的收益為2,145,000港元。貴集團已於2015年收到32,341,000港元，經扣除相關出售事項成本後為3,593,000港元。廣西路通公路開發有限公司的所有董事會決定於相關活動中均須取得貴集團及中國合作公司合作夥伴的一致同意，因此，其被視為貴集團之合作公司。

(b) 下表乃與已終止經營業務相關之所得稅開支的分析：

	截至12月31日止年度		自2016年1月1日
	2014年	2015年	起至2016年9月
	千港元	千港元	28日止期間
中國預扣稅.....	4,382	2,116	922
遞延稅項.....	(1,712)	(19)	182
	<u>2,670</u>	<u>2,097</u>	<u>1,104</u>

(c) 來自已終止經營業務之年度虧損包括以下各項：

	截至12月31日止年度		自2016年1月1日
	2014年	2015年	起至2016年9月
	千港元	千港元	28日止期間
核數師薪酬.....	—	—	—
匯兌收益.....	—	—	1
物業、廠房及設備折舊.....	6	5	1
出售物業、廠房及設備虧損.....	—	2	6
員工成本			
董事酬金.....	—	—	—
其他員工成本			
員工薪金及津貼.....	4,719	3,840	3,176
退休福利供款.....	935	869	593
	<u>5,654</u>	<u>4,709</u>	<u>3,769</u>

截至2014年及2015年12月31日，歸屬於貴集團收費高速公路營運及出售集團收費公路營運的資產及負債如下：

於2014年12月31日	收費高速公路營運	收費公路營運	合併合計
	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備 .....	898	7	905
合作公司權益 .....	3,610,502	394,224	4,004,726
貸款予合作公司 .....	206,460	—	206,460
	<u>3,817,860</u>	<u>394,231</u>	<u>4,212,091</u>
<b>流動資產</b>			
其他應收款項及預付款項 .....	2,265	184,675	186,940
應收同系附屬公司款項 .....	645,789	—	645,789
貸款予合作公司 .....	146,675	—	146,675
銀行結餘及現金 .....	100,730	709	101,439
	<u>895,459</u>	<u>185,384</u>	<u>1,080,843</u>
<b>流動負債</b>			
其他應付款項及應計費用 .....	3,712	697	4,409
應付最終控股公司款項 .....	383,707	26	383,733
應付合作公司款項 .....	46,459	—	46,459
	<u>433,878</u>	<u>723</u>	<u>434,601</u>
<b>流動資產淨值</b> .....	<u>461,581</u>	<u>184,661</u>	<u>646,242</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>4,279,441</u>	<u>578,892</u>	<u>4,858,333</u>
<b>非流動負債</b>			
遞延稅項負債 .....	30,436	12,093	42,529
<b>資產淨額</b> .....	<u>4,249,005</u>	<u>566,799</u>	<u>4,815,804</u>
<b>於2015年12月31日</b>	<b>收費高速公路營運</b>	<b>收費公路營運</b>	<b>合併合計</b>
	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>			
物業、廠房及設備 .....	634	6	640
合作公司權益 .....	3,352,486	276,228	3,628,714
貸款予合作公司 .....	148,793	—	148,793
	<u>3,501,913</u>	<u>276,234</u>	<u>3,778,147</u>
<b>流動資產</b>			
其他應收款項及預付款項 .....	3,807	177,469	181,276
應收同系附屬公司款項 .....	711,437	—	711,437
貸款予合作公司 .....	134,976	—	134,976
銀行結餘及現金 .....	156,356	630	156,986
	<u>1,006,576</u>	<u>178,099</u>	<u>1,184,675</u>
<b>流動負債</b>			
其他應付款項及應計費用 .....	4,137	669	4,806
應付最終控股公司款項 .....	462,848	25	462,873
應付所得稅 .....	463	—	463
	<u>467,448</u>	<u>694</u>	<u>468,142</u>
<b>流動資產淨值</b> .....	<u>539,128</u>	<u>177,405</u>	<u>716,533</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>4,041,041</u>	<u>453,639</u>	<u>4,494,680</u>
<b>非流動負債</b>			
遞延稅項負債 .....	15,303	11,602	26,905
<b>資產淨額</b> .....	<u>4,025,738</u>	<u>442,037</u>	<u>4,467,775</u>

## 12. 董事、僱員、主要管理人員及行政總裁酬金

截至2014年12月31日止年度	董事袍金	薪金及津貼	績效花紅	退休福利 計劃供款	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
單偉豹(董事).....	—	1,851	3,702	185	5,738
單偉彪(主要管理層).....	—	—	—	—	—
高毓炳(主要管理層兼 行政總裁).....	—	233	—	23	256
方兆良(主要管理層).....	—	174	—	17	191
陳錦雄(主要管理層).....	—	174	—	17	191
俞金發(董事).....	—	2,706	600	261	3,567
李德輝(董事).....	—	—	—	—	—
	—	5,138	4,302	503	9,943

截至2015年12月31日止年度	董事袍金	薪金及津貼	績效花紅	退休福利 計劃供款	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
單偉豹(董事).....	—	1,513	3,026	151	4,690
單偉彪(主要管理層).....	—	—	—	—	—
高毓炳(主要管理層兼 行政總裁).....	—	190	—	19	209
方兆良(主要管理層).....	—	142	—	14	156
陳錦雄(主要管理層).....	—	142	—	14	156
俞金發(董事).....	—	2,826	600	273	3,699
李德輝(董事).....	—	—	—	—	—
	—	4,813	3,626	471	8,910

截至2016年12月31日止年度	董事袍金	薪金及津貼	績效花紅	退休福利 計劃供款	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
單偉豹(董事).....	—	1,206	2,412	121	3,739
單偉彪(主要管理層).....	—	—	—	—	—
高毓炳(主要管理層兼 行政總裁).....	—	236	—	24	260
方兆良(主要管理層).....	—	177	—	18	195
陳錦雄(主要管理層).....	—	177	—	18	195
俞金發(董事).....	—	2,910	500	281	3,691
李德輝(董事).....	—	—	—	—	—
	—	4,706	2,912	462	8,080

附註：

- (a) 單偉豹、李德輝及俞金發於2016年12月1日獲委任為 貴公司董事。於獲委任為 貴公司董事前，俞金發為 貴集團之僱員。由於李德輝於往績記錄期間在 貴集團所花費的時間並不長，故其作為僱員之薪酬由最終控股公司承擔，而並無作出分配。
- (b) 於往績記錄期間，單偉豹、單偉彪、高毓炳、方兆良及陳錦雄為路勁中國董事。上述酬金乃因彼等就管理 貴公司及 貴集團之事務提供服務而支付。



以上所披露高毓炳先生之酬金包括其擔任行政總裁提供服務的酬金。

績效花紅乃由管理層根據個人表現釐定。

於往績記錄期間，概無任何安排令董事或行政總裁放棄或同意放棄任何薪酬。

僱員酬金：

於截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，貴集團五名最高薪酬人士分別包括兩名、兩名及兩名董事，彼等之酬金詳情載於上文。餘下三名、三名及三名人士分別於截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度的酬金詳情如下：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
薪金及津貼.....	3,481	3,962	3,421
績效花紅.....	517	503	460
退休福利供款.....	229	240	359
	<u>4,227</u>	<u>4,705</u>	<u>4,240</u>

餘下最高薪酬僱員的酬金在以下範圍內：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
1,000,001港元至1,500,000港元.....	2	1	3
1,500,001港元至2,000,000港元.....	1	2	—

於往績記錄期間，貴集團並無向任何董事、行政人員或五名最高薪酬人士支付任何酬金，作為加入或於加入貴集團後的獎勵或離職補償。

### 13. 股息

貴公司自註冊成立以來並無支付或建議支付股息。

於截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，路勁中國支付予路勁基建的股息分別為504,414,000港元(每股0.252港元)、376,411,000港元(每股0.188港元)及零。

### 14. 每股盈利

於往績記錄期間，貴集團重組並未完成，就本報告而言，由於載入往績記錄期間之每股盈利被視為並無意義，故並無呈列相關資料。

## 15. 物業、廠房及設備

	租賃 物業裝修 千港元	傢俬、 裝置及設備 千港元	汽車 千港元	合計 千港元
<b>成本</b>				
於2014年1月1日	74	836	439	1,349
增加	—	585	—	585
匯兌調整	—	3	1	4
於2014年12月31日	74	1,424	440	1,938
增加	—	53	—	53
出售	—	(36)	—	(36)
匯兌調整	(3)	(55)	(17)	(75)
於2015年12月31日	71	1,386	423	1,880
增加	—	26	—	26
出售	—	(12)	—	(12)
出售附屬公司時撇銷	—	(21)	—	(21)
匯兌調整	(5)	(90)	(28)	(123)
於2016年12月31日	66	1,289	395	1,750
<b>累計折舊</b>				
於2014年1月1日	74	670	104	848
本年度計提	—	99	83	182
匯兌調整	—	2	1	3
於2014年12月31日	74	771	188	1,033
本年度計提	—	206	83	289
出售時撇銷	—	(34)	—	(34)
匯兌調整	(3)	(35)	(10)	(48)
於2015年12月31日	71	908	261	1,240
本年度計提	—	170	79	249
出售時撇銷	—	(6)	—	(6)
出售附屬公司時撇銷	—	(19)	—	(19)
匯兌調整	(5)	(67)	(21)	(93)
於2016年12月31日	66	986	319	1,371
<b>賬面值</b>				
於2014年12月31日	—	653	252	905
於2015年12月31日	—	478	162	640
於2016年12月31日	—	303	76	379

上述物業、廠房及設備項目經計及其估計剩餘價值後以直線法每年按以下基準計算折舊：

租賃物業裝修	按租賃年期或以20年為期(以較短期間為準)
傢俬、裝置及設備	10%–25%
汽車	12.5%–25%

## 16. 合作公司權益

	於12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
投資成本(附註a) .....	5,341,862	4,950,224	3,867,942
分佔收購後溢利，			
扣減已收股息後之淨額 .....	1,102,228	1,059,404	1,306,848
收回投資成本(附註b) .....	(3,560,216)	(3,263,799)	(2,364,298)
匯兌調整 .....	1,120,852	882,885	413,698
	<u>4,004,726</u>	<u>3,628,714</u>	<u>3,224,190</u>

## 附註：

- (a) 貴集團同意與中國合作公司合作夥伴根據合作公司協議作出的股權出資。除龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司外，貴集團除合作公司協議外，已與中國合作公司合作夥伴訂立股東貸款協議，據此，合作公司協議中一定數額的出資額將以股東貸款比例的形式注入合作公司。董事認為，根據股東貸款協議之條款，於合作公司期間及屆滿日期，合作公司無償還義務償還股東貸款協議所規定的供款額。合作公司協議規定的貴集團作出的出資總額的回報取決於合作公司的財務業績，並視為實質股權出資。
- (b) 根據合作公司協議，基建合作公司根據已協定之利潤／現金分成比率分派現金盈餘予貴集團及其他合作方。現金盈餘乃由合作夥伴經參考合作公司收費收入減各類開支(不包括折舊及攤銷)及預算資本開支釐定，以股息形式分派於合作夥伴的現金除外。實際現金分派之金額會隨時間變化，並取決於收費公路之表現和合作公司產生之經營費用及資本支出。

所有合作公司乃於中國成立及經營之合作公司，於2014年12月31日、2015年12月31日及2016年12月31日之貴公司主要合作公司詳情如下：

合作公司名稱	註冊資本	貴集團持有合作公司股權			主要業務
		於12月31日			
		2014年	2015年	2016年	
河北保發高速公路有限公司(附註2)	人民幣 96,287,600元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(霸州東段)
河北保豐高速公路有限公司(附註2)	人民幣 95,700,000元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(容城至雄縣段)
河北保惠高速公路有限公司(附註2)	人民幣 96,007,600元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(霸州中段)
河北保捷高速公路有限公司(附註2)	人民幣 97,262,000元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(雄縣至霸州段)
河北保津高速公路有限公司(附註2)	人民幣 96,843,600元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(徐水至容城段)

合作公司名稱	註冊資本	貴集團持有合作公司股權			主要業務
		於12月31日			
		2014年	2015年	2016年	
河北保利高速公路有限公司(附註2)	人民幣 97,359,600元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(雄縣東段)
河北保明高速公路有限公司(附註2)	人民幣 90,030,400元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(霸州至天津界段)
河北保昇高速公路有限公司(附註2)	人民幣 96,507,600元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(雄縣段)
河北保怡高速公路有限公司(附註2)	人民幣 96,575,200元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(容城段)
河北保裕高速公路有限公司(附註2)	人民幣 97,426,400元	40%	40%	40%	投資、經營及管理中國河北省保津高速公路(霸州西段)
河北唐惠高速公路有限公司(附註3)	人民幣 287,324,000元	45%	45%	45%	投資、經營及管理中國河北省唐津高速公路(陳莊至豐南段)
河北唐津高速公路有限公司(附註3)	人民幣 250,300,000元	45%	45%	45%	投資、經營及管理中國河北省唐津高速公路(豐南至冀津界段)
河北唐潤高速公路有限公司(附註3)	人民幣 172,524,000元	45%	45%	45%	投資、經營及管理中國河北省唐津高速公路(雙廟至陳莊段)
湖南長益(白寧)高速公路有限公司(附註4)	人民幣 97,011,500元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(白寧段)
湖南長益(滄益)高速公路有限公司(附註4)	人民幣 98,985,400元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(滄益段)
湖南長益高速公路有限公司(附註4)	人民幣 98,553,500元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(長白段)
湖南長益(衡滄)高速公路有限公司(附註4)	人民幣 101,695,200元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(衡滄段)

		貴集團持有合作公司股權			
		於12月31日			
合作公司名稱	註冊資本	2014年	2015年	2016年	主要業務
湖南長益(寧衡)高速公路有限公司 (附註4)	人民幣 98,458,100元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(寧衡段)
湖南長益(資江二橋)高速公路有限公司 (附註4)	人民幣 78,328,300元	43.17%	43.17%	43.17%	投資及開發、經營及管理中國湖南省長益高速公路(資江二橋)
晉中龍城高速公路有限責任公司 (「龍城高速公路合作公司」) (附註5)	人民幣 1,467,000,000元	45%	45%	45%	投資及開發、經營及管理中國山西省龍城高速公路
安徽省馬巢高速公路有限公司 (「馬巢高速公路合作公司」) (附註6)	人民幣 575,000,000元	49%	49%	49%	投資及開發、經營及管理中國安徽省馬巢高速公路

## 附註：

- (1) 除龍城高速公路合作公司及馬巢高速公路合作公司外，其他基建合作公司之利潤／現金分成比率在合作期間有別於貴集團註冊資本比例。根據相關合作公司協議，在有關合作公司之合作初期，貴集團會享有一個較註冊資本比例為高之利潤／現金分成比率。在此之後，其他合作夥伴可能會享有一個較彼等各自註冊資本比例為高之溢利／現金分派比率，直至協議上所訂下之時間為止。其後，該等利潤／現金分成比率或會按照有關協議上之條文規定，再度與註冊資本比例相同。
- (2) 該等合作公司統稱為保津高速公路合作公司，其經營期為30年，將於2033年9月2日屆滿。經營期結束時，保津高速公路合作公司的所有不動產及基礎設施均應無償轉讓予中國合作公司合作夥伴。根據保津高速公路合作公司的合作公司協議，於整個往績記錄期間及直至經營期結束時，貴集團享有40%的利潤／現金分成比率。貴集團於10個董事會席位擁有4個董事會席位，董事會會議的法定人數須為董事總人數的三分之二且合作公司各方分別有至少一名人士。董事會決議須經出席會議的至少三分之二董事批准，惟若干重要事宜須經出席會議的全體董事批准。
- (3) 該等合作公司統稱為唐津高速公路合作公司，其經營期為18年，將於2023年1月30日屆滿。經營期結束時，唐津高速公路合作公司的所有不動產及基礎設施均應無償轉讓予中國合作公司合作夥伴。根據唐津高速公路合作公司的合作公司協議，自2009年2月起，貴集團享有30%的利潤／現金分成比率，並於2016年2月起至經營期結束時更改為享有45%的利潤／現金分成比率。貴集團於7個董事會席位擁有3個董事會席位，董事會會議的法定人數須為董事總人數的三分之二且合作公司各方分別有至少一名人士。董事會決議須經出席會議的至少三分之二董事批准，惟若干重要事宜須經出席會議的全體董事批准。
- (4) 該等合作公司統稱為長益高速公路合作公司，其經營期為27年，將於2024年10月13日屆滿。經營期結束時，長益高速公路合作公司的所有不動產及基礎設施均應無償轉讓予中國合作公司合作夥伴。根據長益高速公路合作公司的合作公司協議，於往績記錄期間直至經營期結束，貴集團已享有50%的利潤／現金分成比率。貴集團於7個董事會席位擁有3個董事會席位，董事會會議的法定人數須為董事總人數的三分之二且合作公司各方分別有至少一名人士。董事會決議須經至少三分之二的董事會董事批准，惟若干重要事宜須經全體董事會董事批准。

湖南長益高速公路有限公司於中國設有全資附屬公司湖南省湘益投資置業有限公司，該附屬公司於中國從事廣告業務，於往績記錄期間，其分佔貴集團的收入、利潤及現金流量比例並不重大。

- (5) 龍城高速公路合作公司的經營期為30年，將於2041年6月17日屆滿。經營期結束時，龍城高速公路合作公司的所有不動產及基礎設施均應無償轉讓予中國合作公司合作夥伴。根據龍城高速公路合作公司的合作公司協議，於整個經營期內，貴集團享有45%的利潤／現金分成比率（與貴集團的股權出資比率相同）。貴集團於8個董事會席位擁有3個董事會席位，董事會會議的法定人數須為董事總人數的三分之二且合作公司各方分別有至少一名人士。董事會決議須經出席會議的至少三分之二董事批准，惟若干重要事宜須經出席會議的全體董事批准。
- (6) 於2014年1月，貴集團與馬巢高速公路合作公司的中國合作公司合作夥伴訂立買賣協議，以現金對價343,043,000港元收購馬巢高速公路合作公司的49%股權。該收購已於2014年5月完成。馬巢高速公路合作公司的經營期為30年，將於2044年5月22日屆滿。經營期結束時，馬巢高速公路合作公司的所有不動產及基礎設施均應無償轉讓予中國合作公司合作夥伴。根據馬巢高速公路合作公司的合作公司協議，於整個經營期內，貴集團享有49%的利潤／現金分成比率（與貴集團的股權出資比率相同）。貴集團於5個董事會席位擁有2個董事會席位，董事會會議的法定人數須為董事總人數的三分之二且合作公司各方分別有至少一名人士。董事會決議須經出席會議的至少三分之二的董事批准，惟若干重要事宜須經全體董事會董事批准。

儘管馬巢高速公路合作公司的股權收購已於2014年5月完成，除貴集團根據買賣協議已支付的金額外，中國合作公司合作夥伴要求就有關收購支付額外對價，並於收購後繼續與貴集團協商。於2016年3月達成共識，根據貴集團、中國合作公司合作夥伴及中國合作公司合作夥伴之附屬公司（「甲方」）訂立之協議，達成額外對價165,718,000港元，以2013年出售若干合作公司所產生的應收甲方之遞延對價抵銷。出售合作公司的詳情載於附註18。

貴公司董事認為，以上編表列出對貴集團往績記錄期間業績有主要影響力，或對貴集團資產淨值佔有較重大部分之合作公司。貴公司董事認為，提供出售集團合作公司詳情會使篇幅非常冗長，因此予以省略。

## 主要合作公司之財務資料摘要

有關 貴集團主要合作公司之財務資料摘要及財務資料摘要與歷史財務資料內確認之合作公司賬面值之對賬載述如下。下文所載之財務資料摘要內呈列之金額乃根據香港財務報告準則而編製合作公司之財務報表。

於2014年12月31日	保津 高速公路 合作公司	唐津 高速公路 合作公司	長益 高速公路 合作公司	龍城 高速公路 合作公司	馬嶼 高速公路 合作公司	合計
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	162,505	146,355	41,474	12,389	177,751	540,474
特許經營無形資產.....	2,492,403	1,379,630	1,726,822	5,351,411	3,152,677	14,102,943
	<u>2,654,908</u>	<u>1,525,985</u>	<u>1,768,296</u>	<u>5,363,800</u>	<u>3,330,428</u>	<u>14,643,417</u>
<b>流動資產</b>						
銀行結餘及現金.....	162,761	120,186	131,360	354,800	21,270	790,377
應收合作公司合作夥伴款項.....	—	154,862	—	—	—	154,862
其他.....	21,957	99,732	65,241	14,247	22,036	223,213
	<u>184,718</u>	<u>374,780</u>	<u>196,601</u>	<u>369,047</u>	<u>43,306</u>	<u>1,168,452</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	51,624	196,701	38,071	286,396
銀行借款.....	—	—	51,624	177,665	126,904	356,193
其他.....	94,222	72,958	85,932	284,492	216,058	753,662
	<u>94,222</u>	<u>72,958</u>	<u>189,180</u>	<u>658,858</u>	<u>381,033</u>	<u>1,396,251</u>
<b>流動資產(負債)淨值.....</b>	<u>90,496</u>	<u>301,822</u>	<u>7,421</u>	<u>(289,811)</u>	<u>(337,727)</u>	<u>(227,799)</u>
<b>總資產減流動負債.....</b>	<u>2,745,404</u>	<u>1,827,807</u>	<u>1,775,717</u>	<u>5,073,989</u>	<u>2,992,701</u>	<u>14,415,618</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	206,460	—	1,890,875	2,097,335
銀行借款.....	—	—	206,460	3,362,944	—	3,569,404
遞延稅項.....	263,073	34,783	180,148	80,423	—	558,427
	<u>263,073</u>	<u>34,783</u>	<u>593,068</u>	<u>3,443,367</u>	<u>1,890,875</u>	<u>6,225,166</u>
<b>合作公司資產淨額.....</b>	<u>2,482,331</u>	<u>1,793,024</u>	<u>1,182,649</u>	<u>1,630,622</u>	<u>1,101,826</u>	<u>8,190,452</u>
貴集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
貴集團所佔資產淨額.....	992,932	806,861	510,550	733,780	539,895	3,584,018
其他調整(附註).....	54,523	(28,969)	930	—	—	26,484
<b>貴集團佔合作公司權益之賬面值.....</b>	<u>1,047,455</u>	<u>777,892</u>	<u>511,480</u>	<u>733,780</u>	<u>539,895</u>	<u>3,610,502</u>

附註：其他調整主要為 貴集團根據合作公司所佔利潤／現金分成比率於各合作公司的業務期間所分佔的資產淨額及 貴集團於合作公司所擁有權益的累計差額。

於2015年12月31日	保津	唐津	長益	龍城	馬巢	合計
	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	134,033	145,725	43,544	11,400	162,130	496,832
特許經營無形資產.....	2,331,878	1,304,765	1,467,304	5,145,119	3,036,306	13,285,372
	<u>2,465,911</u>	<u>1,450,490</u>	<u>1,510,848</u>	<u>5,156,519</u>	<u>3,198,436</u>	<u>13,782,204</u>
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	48,780	—	—	48,780
銀行結餘及現金.....	247,414	296,002	82,208	130,584	48,366	804,574
其他.....	15,640	86,787	49,845	46,124	11,713	210,109
	<u>263,054</u>	<u>382,789</u>	<u>180,833</u>	<u>176,708</u>	<u>60,079</u>	<u>1,063,463</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	49,610	189,024	—	238,634
銀行借款.....	—	—	49,610	24,390	16,220	90,220
其他.....	102,954	121,282	76,995	185,488	100,458	587,177
	<u>102,954</u>	<u>121,282</u>	<u>176,215</u>	<u>398,902</u>	<u>116,678</u>	<u>916,031</u>
<b>流動資產(負債)淨值</b> .....	<u>160,100</u>	<u>261,507</u>	<u>4,618</u>	<u>(222,194)</u>	<u>(56,599)</u>	<u>147,432</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>2,626,011</u>	<u>1,711,997</u>	<u>1,515,466</u>	<u>4,934,325</u>	<u>3,141,837</u>	<u>13,929,636</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	148,793	—	—	148,793
銀行借款.....	—	—	148,792	3,365,854	2,073,780	5,588,426
遞延稅項.....	266,549	36,098	166,872	107,207	—	576,726
	<u>266,549</u>	<u>36,098</u>	<u>464,457</u>	<u>3,473,061</u>	<u>2,073,780</u>	<u>6,313,945</u>
<b>合作公司資產淨額</b> .....	<u>2,359,462</u>	<u>1,675,899</u>	<u>1,051,009</u>	<u>1,461,264</u>	<u>1,068,057</u>	<u>7,615,691</u>
貴集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
貴集團所佔資產淨額.....	943,785	754,155	453,720	657,569	523,348	3,332,577
其他調整(附註).....	52,906	(37,606)	4,609	—	—	19,909
<b>貴集團佔合作公司權益之賬面值</b> .....	<u>996,691</u>	<u>716,549</u>	<u>458,329</u>	<u>657,569</u>	<u>523,348</u>	<u>3,352,486</u>

附註：其他調整主要為 貴集團根據合作公司所佔利潤／現金分成比率於各合作公司的業務期間所分佔的資產淨額及 貴集團於合作公司所擁有權益的累計差額。



於2016年12月31日	保津	唐津	長益	龍城	馬巢	合計
	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
<b>非流動資產</b>						
物業及設備.....	105,725	115,059	39,452	10,156	133,931	404,323
特許經營無形資產.....	2,082,220	1,075,102	1,192,286	4,777,834	2,816,204	11,943,646
	<u>2,187,945</u>	<u>1,190,161</u>	<u>1,231,738</u>	<u>4,787,990</u>	<u>2,950,135</u>	<u>12,347,969</u>
<b>流動資產</b>						
定期存款.....	—	—	45,558	—	—	45,558
銀行結餘及現金.....	240,923	359,971	109,215	161,587	65,761	937,457
其他.....	14,241	16,905	48,129	46,093	1,701	127,069
	<u>255,164</u>	<u>376,876</u>	<u>202,902</u>	<u>207,680</u>	<u>67,462</u>	<u>1,110,084</u>
<b>流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	46,332	176,538	—	222,870
銀行借款.....	—	—	46,332	45,558	18,793	110,683
其他.....	101,507	100,776	77,904	184,873	76,639	541,699
	<u>101,507</u>	<u>100,776</u>	<u>170,568</u>	<u>406,969</u>	<u>95,432</u>	<u>875,252</u>
<b>流動資產(負債)淨值</b> .....	<u>153,657</u>	<u>276,100</u>	<u>32,334</u>	<u>(199,289)</u>	<u>(27,970)</u>	<u>234,832</u>
<b>總資產減流動負債</b> .....	<u>2,341,602</u>	<u>1,466,261</u>	<u>1,264,072</u>	<u>4,588,701</u>	<u>2,922,165</u>	<u>12,582,801</u>
<b>非流動負債</b>						
來自合作公司合作夥伴之貸款.....	—	—	92,631	—	—	92,631
銀行借款.....	—	—	92,631	3,097,950	1,889,521	5,080,102
遞延稅項.....	260,464	35,138	147,773	105,624	—	548,999
	<u>260,464</u>	<u>35,138</u>	<u>333,035</u>	<u>3,203,574</u>	<u>1,889,521</u>	<u>5,721,732</u>
<b>合作公司資產淨額</b> .....	<u>2,081,138</u>	<u>1,431,123</u>	<u>931,037</u>	<u>1,385,127</u>	<u>1,032,644</u>	<u>6,861,069</u>
貴集團權益比例.....	40%	45%	43.17%	45%	49%	不適用
貴集團所佔資產淨額.....	832,455	644,005	401,929	623,307	505,995	3,007,691
貴集團支付之額外投資成本.....	—	—	—	—	164,428	164,428
其他調整(附註).....	49,889	(10,353)	12,535	—	—	52,071
<b>貴集團佔合作公司權益之賬面值</b> .....	<u>882,344</u>	<u>633,652</u>	<u>414,464</u>	<u>623,307</u>	<u>670,423</u>	<u>3,224,190</u>

附註：其他調整主要為 貴集團根據合作公司所佔利潤／現金分成比率於各合作公司的業務期間所分佔的資產淨額及 貴集團於合作公司所擁有權益的累計差額。

截至2014年12月31日止年度	保津	唐津	長益	龍城	馬巢	合計
	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
					(附註)	
路費收入(扣除營業稅或增值稅) . . . . .	706,207	598,413	652,852	207,386	89,710	2,254,568
建築收入 . . . . .	52,753	184,262	—	241,637	205,040	683,692
總收入 . . . . .	758,960	782,675	652,852	449,023	294,750	2,938,260
建築成本 . . . . .	(52,753)	(184,262)	—	(241,637)	(205,040)	(683,692)
其他收入 . . . . .	5,259	501	4,420	6,246	1,263	17,689
路費經營開支 . . . . .	(106,403)	(70,630)	(85,857)	(29,734)	(3,898)	(296,522)
行政開支 . . . . .	(31,625)	(32,694)	(26,401)	(13,711)	(3,639)	(108,070)
折舊及攤銷費用 . . . . .	(126,586)	(129,213)	(188,901)	(45,362)	(18,114)	(508,176)
財務費用 . . . . .	—	—	(40,075)	(239,294)	(89,503)	(368,872)
所得稅開支 . . . . .	(110,503)	(94,881)	(83,720)	(31,197)	—	(320,301)
年度溢利(虧損)及全面收益 (開支)總額 . . . . .	336,349	271,496	232,318	(145,666)	(24,181)	670,316
年內收取合作公司之現金分派 . . . . .	224,512	47,658	140,977	—	—	413,147

附註：該等金額乃指自2014年6月1日之收購日期起至2014年12月31日止期間之業績。

截至2015年12月31日止年度	保津	唐津	長益	龍城	馬巢	合計
	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
路費收入(扣除營業稅或增值稅) . . . . .	772,250	668,414	709,610	242,024	186,899	2,579,197
建築收入 . . . . .	47,407	98,372	—	49,854	30,110	225,743
總收入 . . . . .	819,657	766,786	709,610	291,878	217,009	2,804,940
建築成本 . . . . .	(47,407)	(98,372)	—	(49,854)	(30,110)	(225,743)
其他收入 . . . . .	5,972	4,313	4,340	3,555	4,574	22,754
路費經營開支 . . . . .	(131,679)	(86,832)	(99,061)	(48,585)	(10,150)	(376,307)
行政開支 . . . . .	(27,527)	(31,990)	(31,222)	(10,628)	(8,336)	(109,703)
折舊及攤銷費用 . . . . .	(141,976)	(149,248)	(204,331)	(45,757)	(34,669)	(575,981)
財務費用 . . . . .	—	—	(27,608)	(218,356)	(128,821)	(374,785)
所得稅開支 . . . . .	(121,556)	(101,769)	(88,575)	(29,923)	—	(341,823)
年度溢利(虧損)及全面收益 (開支)總額 . . . . .	355,484	302,888	263,153	(107,670)	9,497	823,352
年內收取合作公司之現金分派 . . . . .	148,604	102,464	164,565	—	—	415,633

截至2016年12月31日止年度	保津	唐津	長益	龍城	馬巢	合計
	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	高速公路 合作公司	
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元
路費收入(扣除營業稅或增值稅) .....	794,770	612,174	749,776	316,630	220,233	2,693,583
建築收入 .....	17,868	—	—	28,629	13,083	59,580
總收入 .....	812,638	612,174	749,776	345,259	233,316	2,753,163
建築成本 .....	(17,868)	—	—	(28,629)	(13,083)	(59,580)
其他收入 .....	6,264	2,559	3,363	1,265	1,324	14,775
路費經營開支 .....	(104,325)	(80,183)	(88,762)	(52,677)	(18,269)	(344,216)
行政開支 .....	(27,039)	(32,066)	(29,992)	(11,710)	(9,353)	(110,160)
折舊及攤銷費用 .....	(143,481)	(181,796)	(191,797)	(59,786)	(52,206)	(629,066)
財務費用 .....	—	—	(17,470)	(166,204)	(104,866)	(288,540)
所得稅開支 .....	(127,420)	(81,496)	(107,819)	(5,768)	—	(322,503)
年度溢利及全面收益總額 .....	398,769	239,192	317,299	21,750	36,863	1,013,873
年內收取合作公司之現金分派 .....	200,949	134,185	168,564	—	—	503,698

於往績記錄期間，高速公路合作公司的利息收入微不足道，乃計入其他收入。

非個別重大之合作公司的資料匯總。

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
貴集團分佔持續經營業務之溢利 .....	—	—	—
貴集團分佔已終止經營業務之 稅後虧損 .....	(58,262)	(33,373)	(25,740)
貴集團分佔其他全面開支 .....	—	—	—
貴集團分佔全面開支總額 .....	(58,262)	(33,373)	(25,740)

## 17. 貸款予合作公司

	於12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
馬巢高速公路合作公司(附註a) .....	6,218	—	—
長益高速公路合作公司(附註b) .....	258,084	198,403	138,963
龍城高速公路合作公司(附註c) .....	88,833	85,366	79,727
	353,135	283,769	218,690
減：呈列於流動資產項下之 一年內到期的金額 .....	(146,675)	(134,976)	(126,059)
呈列於非流動資產項下之 一年後到期的金額 .....	206,460	148,793	92,631

附註：

- (a) 該貸款並無抵押，以固定年利率6厘計息及已於2015年悉數清還。
- (b) 該貸款並無抵押，以中國人民銀行訂明之年利率上浮10%計息。於2014年、2015年及2016年12月31日，包括在非流動資產內之金額分別為206,460,000港元、148,793,000港元及92,631,000港元，該等金額於2019年10月到期，而餘下金額將於各報告期末一年內到期且納入流動資產內。
- (c) 該貸款並無抵押、免息及於一年內到期。貸款到期日每年予以更新。

## 18. 其他應收款項及預付款項

	於12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
出售合作公司權益之			
遞延對價(附註).....	180,959	176,555	—
其他應收款項、按金及預付款項.....	5,981	4,721	2,971
	<u>186,940</u>	<u>181,276</u>	<u>2,971</u>

附註：截至2013年12月31日止年度，貴集團訂立買賣協議向中國合作公司合作夥伴(「甲方」，見附註16中所述)出售安徽路宇合肥公路開發有限公司的50%股權及安徽路宇合淮公路楊金段開發有限公司及安徽省路宇合淮大楊段公路開發有限公司的60%股權，總現金對價總額256,875,000港元。根據買賣協議，貴集團於2013年已收65,570,000港元，經扣除相關出售成本後為9,430,000港元，而剩餘181,875,000港元應於2014年3月前結算。遞延對價到期日已於其後根據若干補充協議延長。於2016年3月，根據貴集團與甲方及甲方的控股公司(「乙方」)訂立的協議，遞延對價未付結餘165,718,000港元已通過扣除由貴集團於2014年收購安徽省馬巢高速公路有限公司的49%權益(乙方為該收購的賣方)的額外成本悉數結算。

## 19. 應收／應付最終控股公司、同系附屬公司及合作公司款項

	於 2014年 1月1日	於12月31日			年內最高未償還金額		
		2014年	2015年	2016年	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	千港元	
<b>應收款項：</b>							
最終控股公司							
路勁基建有限公司.....	<u>444,685</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>118,862</u>	<u>444,685</u>	<u>118,862</u>	
同系附屬公司							
雋禦管理顧問(廣州) 有限公司.....	<u>244,883</u>	<u>645,789</u>	<u>711,437</u>	<u>628,206</u>	<u>645,789</u>	<u>711,437</u>	
<b>應付款項：</b>							
最終控股公司							
路勁基建有限公司.....		<u>383,733</u>	<u>462,873</u>	<u>—</u>			
合作公司							
河北唐津高速公路 有限公司.....		<u>46,459</u>	<u>—</u>	<u>—</u>			

上述金額乃無抵押、免息且需按要求償還。該等款項均為非貿易性質，且指貴集團與最終控股公司或同系附屬公司之間的集團內融資。

## 20. 銀行結餘及現金

貴集團之銀行結餘及現金以相關集團實體功能貨幣以外貨幣為單位載列如下：

	於12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
港元 .....	255	358	823

於2014年、2015年及2016年12月31日，貴集團銀行結餘分別按現行市場年利率0.01%、0.01%及0.01%計息。

## 21. 遞延稅項負債

該等金額指與合作公司未分配盈利有關之遞延稅項負債。於往績記錄期間，遞延稅項負債變動如下：

	千港元
於2014年1月1日 .....	31,270
於損益中扣除 .....	30,633
支付預扣稅後撥回 .....	(19,493)
外匯調整 .....	119
於2014年12月31日 .....	42,529
於損益中扣除 .....	27,524
支付預扣稅後撥回 .....	(41,922)
外匯調整 .....	(1,226)
於2015年12月31日 .....	26,905
於損益中扣除 .....	26,170
支付預扣稅後撥回 .....	(17,693)
出售附屬公司 .....	(11,370)
外匯調整 .....	(1,812)
於2016年12月31日 .....	22,200

於報告期末，於2014年、2015年及2016年12月31日，遞延稅項負債未獲確認之附屬公司未分配盈利的暫時性差異總額分別為4,467,000港元、7,439,000港元及6,513,000港元。由於貴集團能夠控制暫時性差異撥回之時間，而該等差異在可見將來將可能不會撥回，因此並無就該等差異確認負債。

**22. 股本****貴集團**

貴集團於2014年1月1日、2014年及2015年12月31日之已發行股本指路勁中國及誠智管理有限公司之總股本及貴集團於2016年12月31日之已發行股本乃指路勁中國及貴公司之總股本。

**貴公司**

	附註	股份數目	股本 港元
每股面值0.1港元之普通股			
於註冊成立日期及於2016年12月31日 .....	(a)	100,000	10,000
已發行：			
於註冊成立日期 .....		—	—
於2016年12月1日發行 .....	(a)	1	0.1
於2016年12月31日 .....		1	0.1
財務狀況表所示 .....			—

**附註：**

(a) 貴公司於2016年11月16日於百慕達註冊成立，法定股本為10,000港元(分為100,000股每股面值0.1港元之股份)。於2016年12月1日，1股股份已按面值發行予新選。

**23. 資本風險管理**

貴集團管理資本以確保貴集團實體可持續經營，同時透過優化債務及股東權益最大化股東回報。

貴集團的資本結構包括貴公司擁有人應佔權益(包括資本及儲備)。

貴集團管理層定期審閱資本結構。貴集團考慮資本成本及與各類別資本相關的風險，並將透過發行新股份及新增債務或贖回現有債務而平衡其整體資本結構。

**24. 金融工具****(a) 金融工具之種類**

	於12月31日		
	2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
<b>財務資產</b>			
貸款及應收款項 (包括現金及 現金等價物) .....	1,286,111	1,330,332	1,308,786
<b>財務負債</b>			
攤銷成本 .....	431,722	464,985	918

(b) 財務風險管理目標及政策

貴集團的主要金融工具包括貸款予合作公司、其他應收款項、應收最終控股公司及同系附屬公司款項、應付最終控股公司及合作公司款項、銀行結餘及現金及其他應付款項。該等金融工具之詳情於各自附註內披露。

管理層通過內部風險評估，分析風險程度及廣度，管理及監控與貴集團經營活動有關之財務風險。該等風險包括市場風險(包括利率及外幣風險)、信貸風險及流動資金風險。如何減輕該等風險的政策載述如下。管理層管理及監控該等風險，以確保及時和有效地實施適當措施。

**市場風險管理**

貴集團業務主要面對利率變動之市場風險。於往績記錄期間，貴集團面對之市場風險或管理及監控該風險之方式並無重大變動。

**利率風險管理**

貴集團面對給予合作公司的固定利息貸款所產生的公允值利率風險。

貴集團因現行市場利率計息波動而面對現金流量利率風險的有銀行結餘及給予合作公司之浮息貸款。

貴集團目前並無使用任何衍生工具合約對沖其面臨的利率風險，但可能未來會於必要時考慮使用。

**利率敏感度**

由於貴公司董事認為利率波動風險甚微，故並無呈列銀行結餘之敏感度分析。

以下敏感度分析乃按報告期末貸款予合作公司需面對利率浮息之風險釐定，及對浮息工具而言，該規定之變動於財政年度之初已實行且於財政年度期內維持不變。採用增減100個基點乃於向主要管理人員內部呈報利率風險，並作為管理層對潛在利率變動的評估。

倘若利率高出／低於100個基點，及所有其他變量維持不變，則截至2014年12月31日、2015年12月31日及2016年12月31日止的各年度，貴集團之溢利將分別增加／減少約1,936,000港元、1,488,000港元及1,042,000港元。

**外幣風險管理**

貴集團若干交易以相關集團實體功能貨幣以外貨幣為單位，因此貴集團須面對外幣風險。貴集團目前並無外幣對沖政策。然而，貴集團管理層監控匯兌風險，並將於需要時考慮對沖重大匯兌風險。貴集團以外幣計值的貨幣資產及負債於報告期末的賬面值如下：

	於12月31日		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
<b>資產</b>			
港元 .....	557	657	1,063
<b>負債</b>			
港元 .....	2,879	2,694	4,415

**外幣敏感度**

鑒於以外幣計值之資產及負債數額甚微，貴集團管理層認為外幣風險微乎其微，故並無呈列外幣敏感度分析。

**信貸風險管理**

於各報告期末，貴集團就因交易對手未能履行其責任而承擔之財務虧損之最大信貸風險乃產生自：

- 合併財務狀況表所列有關已確認財務資產之賬面值；及
- 如附註27所披露，由貴集團提供財務擔保之或然負債金額。

由於交易對手方為並無流動資金問題的銀行，管理層認為貴集團流動資金面臨的信貸風險較低。

除於附註18所述的應收最終控股公司及一家同系附屬公司款項，貸款予合作公司及出售合作公司權益之遞延對價外，貴集團之信貸風險並無過度集中。出售合作公司權益之遞延對價已於2016年悉數結清。該同系附屬公司為路勁基建之全資附屬公司，其於中國從事房地產開發業務，且具備穩健的財務狀況，貴公司管理層認為應收最終控股公司款項及同系附屬公司之信貸風險較低。貴集團能夠於合作公司與中國合作公司合作夥伴的相關活動中行使共同控制權，以確保合作公司維持穩健的財務狀況從而降低貸款予合作公司之信貸風險。此



外，相關合作公司之管理層已密切注意該等合作公司之財務狀況及貸款予合作公司之還款情況，並確保採取跟進行動收回逾期債務，以最小化信貸風險。管理層亦負責於報告期末檢討個別債務之可收回金額，以確保就不可收回金額作出充足的減值虧損。就此，貴公司董事認為貴集團之信貸風險並非相當重大。

### 流動資金風險管理

就管理流動資金風險，貴集團監察其業務產生的現金狀況及維持現金及現金等價物於管理層視為充足的水平，足以提供貴集團營運資金及減輕現金流波動之影響。

貴集團管理層須最終負責流動資金風險管理，並已就管理貴集團短期、中期及長期資金及流動資金之管理需要，建立適當的流動資金風險架構。貴集團透過維持充足營運資金及備用銀行融資及持續監察預期及實際現金流，管理流動資金風險。

下表詳列貴集團根據其財務負債之合約到期日。附表乃按貴集團最早須償還日期的財務負債未貼現現金流為基準。下表包括本金現金流量。

### 流動資金表

	加權平均 實際利率	按要求或 60天內	未貼現 現金流總額	賬面值
	%	千港元	千港元	千港元
<b>截至2014年12月31日</b>				
<i>非衍生財務負債</i>				
其他應付款項.....	—	1,530	1,530	1,530
應付最終控股公司款項.....	—	383,733	383,733	383,733
應付合作公司款項.....	—	46,459	46,459	46,459
財務擔保合約.....	—	9,426,678	9,426,678	—
		<u>9,858,400</u>	<u>9,858,400</u>	<u>431,722</u>

	加權平均 實際利率	按要求或 60天內	未貼現 現金流總額	賬面值
	%	千港元	千港元	千港元
<b>截至2015年12月31日</b>				
<i>非衍生財務負債</i>				
其他應付款項.....	—	2,112	2,112	2,112
應付最終控股公司款項.....	—	462,873	462,873	462,873
財務擔保合約.....	—	9,458,802	9,458,802	—
		<u>9,923,787</u>	<u>9,923,787</u>	<u>464,985</u>

	加權平均 實際利率	按要求或 60天內	未貼現 現金流總額	賬面值
	%	千港元	千港元	千港元
<b>截至2016年12月31日</b>				
<i>非衍生財務負債</i>				
其他應付款項.....	—	918	918	918
財務擔保合約.....	—	9,389,600	9,389,600	—
		<u>9,390,518</u>	<u>9,390,518</u>	<u>918</u>

上文有關財務擔保合約之金額乃假設擔保對方就有關金額提出申索時，貴集團可能須根據全數擔保安排償付之最高金額。按照呈報期間結束時之預期，貴集團認為極有可能無需根據該安排支付任何款項。然而，此項估計存在變數，須視乎對方根據擔保提出申索之可能性，而提出申索與否視乎對方所持獲擔保之財務應收款項承受信貸虧損之可能性。

### (c) 公允值計量

#### 並非按經常性基準以公允值計量之財務資產及財務負債

貴公司董事認為按攤銷成本載入歷史財務資料的財務資產及財務負債之賬面值約等同於其公允值。

貴集團財務資產及財務負債之公允值按以下方式釐定：

- 財務資產及財務負債之公允值以貼現後現金流分析並按公認定價模式釐定；及
- 於初始確認時之財務擔保合約之公允值使用期權定價模式釐定屬微小，乃

假設按期權定價模式釐定，當中主要假設為按市場信貸資料推斷特定交易對手欠款之可能性及在欠款情況下公司之虧損金額。

## 25. 出售附屬公司

就附註2所詳述，出售集團已由路勁中國於2016年9月28日以現金對價約182,779,000港元出售予路勁基建。對價乃透過路勁中國之經常賬戶支付。於出售日期，出售集團資產及負債之賬面值如下：

	千港元
物業、廠房及設備 .....	2
合作公司權益 .....	224,654
其他應收款項及預付款項 .....	5
銀行結餘及現金 .....	434
其他應付款項及應計費用 .....	(646)
應付路勁中國款項 .....	(30,300)
遞延稅項負債 .....	(11,370)
	<u>182,779</u>
以下列方式支付：	
與應付最終控股公司款項抵銷 .....	<u>182,779</u>
出售銀行結餘及現金產生之現金流出淨額 .....	<u>(434)</u>

出售集團對 貴集團於往績記錄期間的損益及現金流量之出資披露於附註11。

## 26. 經營租賃承擔

### 作為出租人

於各報告期末， 貴集團就分租辦公室與承租人簽訂合約，且未來最低租賃付款如下：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
一年內 .....	—	2,252	2,511
兩至五年(包括首尾兩年) .....	—	3,024	278
	<u>—</u>	<u>5,276</u>	<u>2,789</u>

### 作為承租人

於各報告期末， 貴集團對不可撤銷經營租約之未來最低租賃付款有以下到期未償還之承擔：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
一年內 .....	531	4,046	4,020
兩至五年(包括首尾兩年) .....	—	4,305	445
	<u>531</u>	<u>8,351</u>	<u>4,465</u>

該承擔指 貴集團應付寫字樓物業之租約，租賃期由一至三年不等。

每月租金為固定並於租期內確認。

## 27. 或然負債

貴集團就授予最終控股公司及同系附屬公司之銀行融資及優先票據向最終控股公司提供聯合財務擔保，及截至2014年、2015年及2016年12月31日，關連公司所擔保金額分別為9,426,678,000港元、9,458,802,000港元及9,389,600,000港元。

貴公司董事認為，擔保公允值並不重大。

## 28. 關連人士結餘及交易

應收／應付最終控股公司、同系附屬公司及合作公司款項及貸款予合作公司於合併財務狀況報表及相關附註披露。於往績記錄期間，貴集團亦有下列重大關連方交易：

(a) 於往績記錄期間，貴集團與同系附屬公司及合作公司進行下列交易：

	截至12月31日止年度		
	2014年 千港元	2015年 千港元	2016年 千港元
來自同系附屬公司共享辦公室租金 開支之退款			
King Sea Group Limited .....	2,696	1,813	1,110
同系附屬公司租金收入			
深圳勁惠基金管理有限公司 .....	—	179	391
思智貿易(深圳)有限公司 .....	—	1,590	1,540
深圳市億文達投資管理有限公司 .....	—	—	257
	—	1,769	2,188
來自同系附屬公司共享公用設施及其他 辦公室行政開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	578	566	36
	3,274	4,148	3,334
向同系附屬公司支付共享辦公室租金 開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	2,394	2,040	2,122
向同系附屬公司支付共享公用設施及 其他辦公室行政開支之退款			
路勁基建管理有限公司 .....	18,822	10,695	8,097
	21,216	12,735	10,219
合作公司之管理費收入			
馬巢高速公路合作公司 .....	—	754	665
保津高速公路合作公司 .....	1,773	1,880	1,869
唐津高速公路合作公司 .....	1,970	1,997	2,051
長益高速公路合作公司 .....	1,550	1,567	1,603
龍城高速公路合作公司 .....	771	723	659
有關出售集團之其他合作公司 .....	827	1,082	796
	6,891	8,003	7,643
合作公司貸款利息收入			
馬巢高速公路合作公司 .....	225	144	—
長益高速公路合作公司 .....	20,582	14,310	9,071
	20,807	14,454	9,071

(b) 貴集團向最終控股公司及同系附屬公司所提供財務擔保之詳情載列於附註27。

貴公司之一家同系附屬公司及馬巢高速公路合作公司之中國合作夥伴就馬巢高速公路合作公司之銀行融資按貴集團及中國合作夥伴向合作公司之股權出資

比例提供合作公司擔保。於2014年、2015年及2016年12月31日，銀行融資所用金額分別為零、1,724,146,000港元及1,578,132,000港元。

(c) 主要管理人員薪酬(包括向 貴公司董事及若干最高薪酬僱員支付之款項)如下：

	截至12月31日止年度		
	2014年	2015年	2016年
	千港元	千港元	千港元
薪金及津貼.....	8,619	8,775	8,127
績效花紅.....	4,819	4,129	3,372
退休福利供款.....	732	711	821
	<u>14,170</u>	<u>13,615</u>	<u>12,320</u>

(d) 於往績記錄期間， 貴集團合作公司與其他中國合作夥伴之附屬企業進行多種被視為 貴公司上市後關連方交易之服務交易，且詳情載列如下：

關連方	服務性質	截至12月31日止年度		
		2014年	2015年	2016年
		千港元	千港元	千港元
河北省交通規劃設計院(附註1)	為京津高速公路合作公司檢查路況	283	263	—
	為唐津高速公路合作公司檢查路況	147	—	—
	為京津高速公路合作公司提供設計服務	82	911	36
	為唐津高速公路合作公司提供設計服務	75	176	—
	為唐津高速公路合作公司提供諮詢服務	—	29	—
河北省交通建設監理諮詢有限公司(附註1)	為京津高速公路合作公司提供監理服務	—	861	—
河北銳馳交通工程諮詢有限公司(附註1)	為唐津高速公路合作公司提供設計服務	—	343	—
河北瑞志交通技術諮詢有限公司(附註2)	為京津高速公路合作公司提供諮詢服務	—	—	759
	為唐津高速公路合作公司提供監督服務	189	—	—
河北省高速公路開發有限公司(附註3)	租賃京津高速公路合作公司辦公物業之租金開支	1,639	1,631	1,553
安徽省交通集團驛安高速公路綜合開發有限公司(附註4)	馬巢高速公路合作公司收取服務區租金收入	757	—	—
安徽省驛達高速公路服務區經營管理有限公司(附註4)	馬巢高速公路合作公司收取服務站租金收入	—	—	239
安徽省中安油料銷售有限責任公司(附註5)	馬巢高速公路合作公司收取加油站租金收入	—	1,882	—
安徽高速傳媒有限公司(附註6)	馬巢高速公路合作公司收取廣告收入	—	188	179
安徽省交通集團驛安高速公路綜合開發有限公司清風廣告分公司(附註4)	馬巢高速公路合作公司收取廣告收入	—	188	—
安徽省環宇公路建設開發有限公司(附註4)	為馬巢高速公路合作公司提供公路維護	—	1,860	—
安徽省現代交通設施工程有限公司(附註4)	為馬巢高速公路合作公司提供公路維護	—	2,057	87

關連方	服務性質	截至12月31日止年度		
		2014年	2015年	2016年
		千港元	千港元	千港元
安徽省高速公路聯網運營有限公司(附註7)	馬巢高速公路合作公司向結算拆 分中心支付管理費	212	943	1,308
湖南省高廣投資有限公司(附註8)	長益高速公路合作公司收取廣告 收入	756	753	717
湖南省高速公路建設開發總公司(附註9)	長益高速公路合作公司向粵通卡 清算中心支付管理費	5,948	7,567	5,618
湖南高速集團財務有限公司(附註10)	長益高速公路合作公司收取利息 收入	189	180	149

## 附註：

- (1) 其由河北交通投資集團公司全資擁有，而河北交通投資集團公司分別為河北保津高速公路合作公司及唐津高速公路合作公司之60%及55%中國合作公司夥伴之唯一股東。
- (2) 其於服務期內由河北交通投資集團公司間接全資擁有。
- (3) 其為保津高速公路合作公司之60%中國合作公司夥伴。
- (4) 其由安徽省交通控股集團有限公司全資擁有，而安徽省交通控股集團有限公司為馬巢高速公路合作公司之51%中國合作公司夥伴。
- (5) 其由安徽省交通控股集團有限公司擁有51%。
- (6) 其由安徽省交通控股集團有限公司直接擁有51%，及安徽省交通控股集團有限公司分別透過其直接擁有31.3%及98.9%的附屬公司間接擁有38%及11%。
- (7) 其自2016年8月31日起由安徽省交通控股集團有限公司全資擁有。
- (8) 其由湖南省高速公路建設開發總公司全資擁有，而湖南省高速公路建設開發總公司為長益高速公路合作公司之56.83%中國合夥企業夥伴。
- (9) 其為長益高速公路合作公司之56.83%中國合夥企業夥伴。
- (10) 其為長益高速公路合作公司之56.83%中國合作夥伴擁有60%。

## 29. 重大非現金交易

如附註2所詳述，作為 貴集團重組之一部分，路勁中國按現金對價約11,853,000港元向寶濤有限公司收購誠智管理有限公司之股權，並按現金對價約182,779,000港元向置翠環球有限公司出售若干從事公路業務之附屬公司，該等對價透過與最終控股公司之經常賬戶全面結算。

誠如附註18詳述，出售合作公司產生之遞延對價達165,718,000港元已於截至2016年12月31日止年度期間經扣除應付馬巢高速公路合作公司之額外收購成本悉數結算。

## 30. 附屬公司之詳情

於本報告日期，貴公司有以下附屬公司，詳情如下：

附屬公司名稱	註冊成立／ 成立地點及日期	實繳／ 註冊資本	貴集團應佔實際股權			本報告 日期	主要業務
			12月31日				
			2014年	2015年	2016年		
路勁中國	英屬維爾京群島 1994年10月5日	2,000,000,000 港元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路昇投資有限公司	英屬維爾京群島 1999年9月21日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路基投資有限公司	英屬維爾京群島 1998年11月10日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路邦投資有限公司	英屬維爾京群島 1998年11月10日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
安達投資有限公司	英屬維爾京群島 1996年1月18日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路安投資有限公司	英屬維爾京群島 1996年1月18日	16,000,000 美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路冠投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年7月15日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路捷投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年6月10日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路發投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年3月18日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路耀投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年7月15日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路雄投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年3月25日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路聯投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年6月10日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
安惠投資有限公司*	香港(「香港」) 1995年7月1日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
錦山投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年8月28日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
國裕投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年8月8日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
力新投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年2月8日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
朗途投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年2月15日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
邦泰投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年8月8日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路廣投資有限公司	香港 2010年11月30日	1港元	100%	—	—	—	未營運且已於 2015年3月 註銷
路長投資有限公司	香港 1993年12月16日	2港元	100%	100%	—	—	未營運且已於 2016年6月 註銷
路輝投資有限公司*	英屬維爾京群島 1997年3月18日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路豐投資有限公司*	英屬維爾京群島 1997年1月14日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路傑投資有限公司*	英屬維爾京群島 1997年1月14日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路宏投資有限公司*	英屬維爾京群島 1997年9月30日	1美元	100%	100%	—	—	未營運
路盛投資有限公司*	英屬維爾京群島 1997年7月22日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路榮投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年3月25日	50,000美元	100%	—	—	—	未營運且已於 2015年9月 註銷
路建投資有限公司*	英屬維爾京群島 1996年12月17日	1美元	100%	100%	—	—	未營運



附屬公司名稱	註冊成立／ 成立地點及日期	實繳／ 註冊資本	貴集團應佔實際股權			本報告 日期	主要業務
			12月31日				
			2014年	2015年	2016年		
路裕投資有限公司 <sup>#</sup>	英屬維爾京群島 1996年12月17日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路信投資有限公司 <sup>#</sup>	英屬維爾京群島 1997年3月25日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路成投資有限公司 <sup>#</sup>	英屬維爾京群島 1996年12月17日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路新投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年3月25日	50,000美元	100%	—	—	—	未營運且已於 2015年9月 註銷
路群投資有限公司 <sup>#</sup>	英屬維爾京群島 1997年9月30日	1美元	100%	100%	—	—	投資控股
路協投資有限公司	英屬維爾京群島 1997年7月22日	1美元	100%	—	—	—	未營運且已於 2015年9月 註銷
東迅投資有限公司 <sup>#</sup>	英屬維爾京群島 1996年7月3日	1美元	100%	100%	—	—	自2015年7月 出售於合作 公司之投資起 未營運
誠智管理有限公司 <sup>△</sup>	英屬維爾京群島 2005年10月18日	1美元	100%	100%	100%	100%	投資控股
路勁企業管理顧問 (深圳)有限公司 <sup>△</sup>	中國 2006年7月17日	人民幣 5,600,000元	100%	100%	100%	100%	投資諮詢及 管理諮詢
深圳市路龍投資管理 有限公司 <sup>△</sup>	中國 2011年2月23日	人民幣 10,000,000元	100%	100%	100%	100%	投資 管理諮詢
深圳市路廣企業管理 有限公司	中國 2015年7月16日	人民幣 500,000元	不適用	100%	100%	100%	投資諮詢及 管理諮詢
勁投國際控股有限公司 (前稱為勁投國際控股 有限公司)	香港 2016年10月12日	1港元	不適用	不適用	100%	100%	投資控股
勁投國際控股有限公司 (「勁投(英屬維爾京 群島)」) <sup>*</sup>	英屬維爾京群島 2016年9月21日	1美元	不適用	不適用	100%	100%	投資控股
RKE Finance 2016 (A) Limited	英屬維爾京群島 2016年10月6日	1美元	不適用	不適用	100%	100%	為集團公司 融資
RKE Finance 2016 (B) Limited	英屬維爾京群島 2016年10月6日	1美元	不適用	不適用	100%	100%	為集團公司 融資
景海有限公司 (「景海有限公司」)	香港 2017年3月30日	1港元	不適用	不適用	不適用	100%	向貴集團 提供行政服務
盈紀有限公司 (「盈紀有限公司」)	香港 2017年3月30日	1港元	不適用	不適用	不適用	100%	向貴集團 提供行政服務

- # 於2016年9月28日，作為 貴集團重組之一部分，該等附屬公司已由路勁中國出售予置翠環球有限公司(路勁基建之全資附屬公司)，詳情載於附註2。
- △ 於2016年9月28日，作為 貴集團重組之一部分，誠智管理有限公司已由路勁中國自寶濤有限公司(路勁基建之全資附屬公司)收購，詳情載於附註2。深圳市路龍投資管理有限公司乃路勁企業管理顧問(深圳)有限公司之全資附屬公司，而路勁企業管理顧問(深圳)有限公司由誠智管理有限公司全資擁有。
- \* 勁投(英屬維爾京群島)由路勁中國註冊成立，以於英屬維爾京群島為 貴公司保留名稱。

除了路勁中國、景海有限公司及盈紀有限公司，所有其他附屬公司均由 貴公司間接持有。 貴公司及其附屬公司採用12月31日作為其財政年結日。

於本報告期末，由於 貴公司所註冊成立的司法權區並無法定審核要求，故自其註冊成立後，並無編製法定財務報表。 貴公司以下附屬公司截至2016年12月31日止三個年度各年之法定財務報表根據適用於設於中國成立的企業的相關會計政策及財務法規或香港會計師公會(如適用)頒佈之香港財務報告準則編製，並由彼等各自法定核數師按下列指定審核：

附屬公司名稱	財務期間	核數師名稱
路勁中國	截至2016年12月31日止 三個年度各年	德勤•關黃陳方會計師行
安惠投資有限公司	截至2016年12月31日止 三個年度各年	德勤•關黃陳方會計師行
路勁企業管理顧問 (深圳)有限公司	截至2016年12月31日止 三個年度各年	深圳皇嘉會計師事務所(普通合夥)
深圳市路龍投資管理 有限公司	截至2016年12月31日止 三個年度各年	深圳皇嘉會計師事務所(普通合夥)

於往績記錄期間，由於路廣投資有限公司及路長投資有限公司並無營業且已註銷，故並無就該等公司編製經審核法定財務報表。由於勁投國際控股有限公司為於2016年新註冊成立之公司且就監管呈報目的而言尚未到期，故並無就該公司編製經審核法定財務報表。景海有限公司及盈紀有限公司為於2017年新註冊成立之公司且就監管呈報目的而言尚未到期，故並無就該等公司編製經審核法定財務報表。

除上述情況外，由於並無法定要求，故 貴公司其他附屬公司概無編製經審核財務報表。

### 31. 往績記錄期後之事件

路勁中國已於2017年6月19日宣派股息7.4億港元，股息乃透過路勁基建之經常賬戶支付。

於2017年6月19日， 貴公司通過向新選配發及發行 貴公司499,999,999股新股份的方式收購路勁中國之全部已發行股份(入賬列作繳足)， 貴集團重組亦已相應完成。

認股權計劃乃獲 貴公司於2017年6月19日通過書面決議案有條件批准及採納，有關認股權計劃的主要條款載於本招股章程附錄六。

於2017年6月19日， 貴公司的書面決議案乃獲通過批准本招股章程附錄六「唯一股東通過之書面決議案」一段所載事件：

- a) 貴公司之法定股本由10,000港元增至200,000,000港元，完成後， 貴公司之法定股本為2,000,000,000股每股0.10港元之股份；及
- b) 待 貴公司股份溢價賬因根據全球發售發行 貴公司股份而獲得進賬後， 貴公司董事通過申請根據資本化發行發行總數740,000,000股股份(入賬列作繳足)獲授權將 貴公司股份溢價進賬金額最多為74,000,000撥充資本。

除上述事宜外，2016年12月31日以後概無發生其他重大事件。

### 32. 其後財務報表

貴集團、 貴公司或其任何附屬公司概無編製於2016年12月31日後任何期間的經審核財務報表。

本附錄所載資料並非本招股章程附錄一(「歷史財務資料之會計師報告」)所載本公司申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)所編製有關本集團截至2016年12月31日止三個年度歷史財務資料之會計師報告一部分，載入本附錄僅供說明。未經審核備考財務資料應與本招股章程「財務資料」一節及本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告一併閱讀。

#### A. 未經審核備考經調整合併有形資產淨值表

下文載列根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29段而編製的本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值表，以說明全球發售對本集團經審核合併有形資產淨值的影響，猶如全球發售已於2016年12月31日進行。

本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值表僅為作說明用途編制，且基於其假設性質，未必能提供倘全球發售已於2016年12月31日或任何未來日期完成的情況下的本公司擁有人應佔本集團財務狀況的真實情況。

以下本集團的未經審核備考經調整合併有形資產淨值表乃根據本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告所示於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值而編製，並作出以下調整：

	於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 經審核 合併有形資產淨值	全球發售估計 所得款項淨額	於2016年12月31日 本公司擁有人 應佔本集團 未經審核 備考經調整 合併有形資產淨值	於2016年12月31日 本公司擁有人應佔 本集團 每股未經審核 備考經調整 合併有形資產淨值
	千港元 (附註1)	千港元 (附註2)	千港元 (附註3)	港元 (附註4)
基於發售價每股 4.00港元計算 . . . .	4,501,286	1,173,858	5,675,144	3.7
基於發售價每股 5.50港元計算 . . . .	4,501,286	1,628,396	6,129,682	4.0

附註：

- (1) 於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值乃摘錄自本招股章程附錄一所載歷史財務資料之會計師報告。本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值重要部分指本集團於高速公路合作公司的權益，由高速公路合作公司的特許無形資產所得。於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值包括於合作公司權益賬面值3,224,190,000港元。同時，基於其於各高速公路合作公司之權益比率，本集團於高速公路合作公司的特許無形資產比例份額為5,361,359,000港元。

- (2) 全球發售估計所得款項淨額乃基於估計發售價的下限及上限分別為每股4.00港元或每股5.50港元，經扣除本公司自2017年1月1日起所產生或將產生的包銷費用及其他相關開支(不包括酌情獎勵費)後計算得出，且並無計及行使根據認股權計劃可能授出的認股權後可能發行的任何股份或本公司根據「發行股份的一般授權」一節或「購回股份的一般授權」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權可能發行或購回的任何股份。上市開支10,000,000港元由本集團截至2016年12月31日或之前產生及已按2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團經審核合併有形資產淨值列賬。
- (3) 本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值並無計及本集團於2016年12月31日之後的任何貿易業績及訂立的其他交易的影響。
- (4) 於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值乃經作出前段所述的調整後及基於已發行1,550,000,000股股份(假設全球發售及資本化發行已於2016年12月31日完成)及發售價每股4.00港元(即發售價範圍的下限)，以及發售價每股5.50港元(即發售價範圍的上限)而計算得出，惟不包括行使根據認股權計劃可能授出的認股權後可能發行的任何股份或本公司根據「發行股份的一般授權」一節或「購回股份的一般授權」一節所述授予董事發行或購回股份的一般授權可能發行或購回的任何股份。
- (5) 上表中本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值並未作出調整以顯示路勁中國於2017年6月19日宣派之740,000,000港元股息(「股息」)之影響。倘計及股息，於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團未經審核備考經調整合併有形資產淨值及於2016年12月31日本公司擁有人應佔本集團每股未經審核備考經調整合併有形資產淨值將進一步作出以下調整：

	計及股息後 於2016年12月31日	計及股息後 於2016年12月31日
	本公司擁有人 應佔本集團 未經審核備考 經調整合併 有形資產淨值	本公司擁有人 應佔本集團 每股未經審核備考 經調整合併 有形資產淨值
	千港元	港元
基於發售價每股4.00港元計算.....	4,935,144	3.2
基於發售價每股5.50港元計算.....	5,389,682	3.5

**B. 有關編製未經審核備考財務資料的獨立申報會計師核證報告**

以下為申報會計師德勤•關黃陳方會計師行(香港執業會計師)就本集團未經審核備考財務資料編製的報告全文，以供載入本招股章程。

**有關編製未經審核備考財務資料的獨立申報會計師核證報告**

致勁投國際控股有限公司列位董事

吾等已就勁投國際控股有限公司(「貴公司」)董事(「董事」)編製的 貴公司及其附屬公司(以下統稱「貴集團」)的未經審核備考財務資料完成核證工作並作出報告，僅供說明之用。未經審核備考財務資料包括 貴公司於2017年6月27日刊發的招股章程(「招股章程」)附錄二第II-1頁至II-2頁所載於2016年12月31日的未經審核備考經調整合併有形資產淨值表及相關附註。董事編製未經審核備考財務資料所依據的適用準則載於招股章程附錄二第II-1頁至II-2頁。

未經審核備考財務資料由董事編製，以說明 貴公司股份建議全球發售(「全球發售」)對 貴集團於2016年12月31日的財務狀況的影響，獲如全球發售已於2016年12月31日發生。作為此過程的一部分，有關 貴集團財務狀況之資料乃由董事摘錄自 貴集團截至2016年12月31日止三個年度的歷史財務資料(招股章程附錄一載有就此刊發之會計師報告)。

**董事就未經審核備考財務資料承擔的責任**

董事負責根據香港聯合交易所有限公司證券上市規則(「上市規則」)第4.29段的規定，並參考香港會計師公會(「香港會計師公會」)頒佈的會計指引第7號「編製供載入投資通函內的備考財務資料」(「會計指引第7號」)，編製未經審核備考財務資料。

**吾等之獨立性及質量控制**

吾等已遵守香港會計師公會頒佈的「專業會計師道德守則」中的獨立性及其他道德規範，該等規範以誠信、客觀、專業能力和應有謹慎、保密性及專業行為作為基本原則。

本所應用香港會計師公會頒佈的香港質量控制準則第1號「進行財務資料審核及審閱以及其他核證及相關服務委聘的事務所的質量控制」，因此維持全面的質量控制系統，包括有關遵守道德規範、專業準則以及適用法律法規的成文政策和程序。

### 申報會計師的責任

吾等之責任為根據上市規則第4.29(7)段的規定，對未經審核備考財務資料發表意見並向閣下報告。對於吾等先前就編製未經審核備考財務資料所用之任何財務資料而作出之任何報告而言，除於刊發報告當日對該等報告的發出對象所承擔的責任外，吾等概不承擔任何責任。

吾等乃根據香港會計師公會頒佈的香港核證工作準則第3420號「有關就編製載入招股章程的備考財務資料提交報告的核證工作」開展工作。該準則規定申報會計師須規劃並實行程序，以合理確定董事是否已根據上市規則第4.29段的規定並參照香港會計師公會頒佈的會計指引第7號編製未經審核備考財務資料。

就此次委聘而言，吾等概不負責就於編製未經審核備考財務資料時所用的任何歷史財務資料作出更新或重新發出任何報告或意見，吾等於受聘進行核證的過程中，亦無就編製未經審核備考財務資料所採用的財務資料進行審核或審閱。

載於投資通函內的未經審核備考財務資料純粹旨在說明倘於就說明選定之較早日期有重大事件發生或交易進行，則該事件或交易對貴集團未經調整財務資料之影響。因此，吾等並不保證該事件或交易於2016年12月31日之實際結果猶如呈列般發生。

就未經審核備考財務資料是否已按適用準則妥善編製提交報告之合理核證工作乃涉及履行程序，以評估董事於編製未經審核備考財務資料時所用之適用準則，是否提供合理基準以呈列直接歸因於該事件或交易之重大影響，以及就下列各項提供充分而適當之憑證：

- 相關未經審核備考調整對該等準則帶來適當影響；及
- 未經審核備考財務資料反映該等調整適當應用於未經調整財務資料。

已選定之程序乃取決於申報會計師之判斷，適當考慮到申報會計師對 貴集團性質之理解、與編製未經審核備考財務資料有關之事件或交易及其他有關聘約情況。

委聘亦涉及評價未經審核備考財務資料之整體呈列。

吾等相信已取得足夠及適當之憑證，為吾等之意見提供基準。

### 意見

吾等認為：

- (a) 未經審核備考財務資料已按既定基準妥善編製；
- (b) 有關基準與 貴集團之會計政策貫徹一致；及
- (c) 就根據上市規則第4.29(1)段所披露之未經審核備考財務資料而言，有關調整屬恰當。

德勤•關黃陳方會計師行

執業會計師

香港

2017年6月27日



施偉拔諮詢(深圳)有限公司(獨立交通顧問公司)針對保津高速公路進行交通量研究以併入本招股章程，以下內容摘自相關報告文本。



施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
中華人民共和國深圳市  
羅湖區嘉賓路2018號  
深華商業大廈1703室

勁投國際控股有限公司  
中華人民共和國  
香港特別行政區  
尖沙咀廣東道9號港威大廈  
第6座5樓501室

致公司董事

敬啟者，

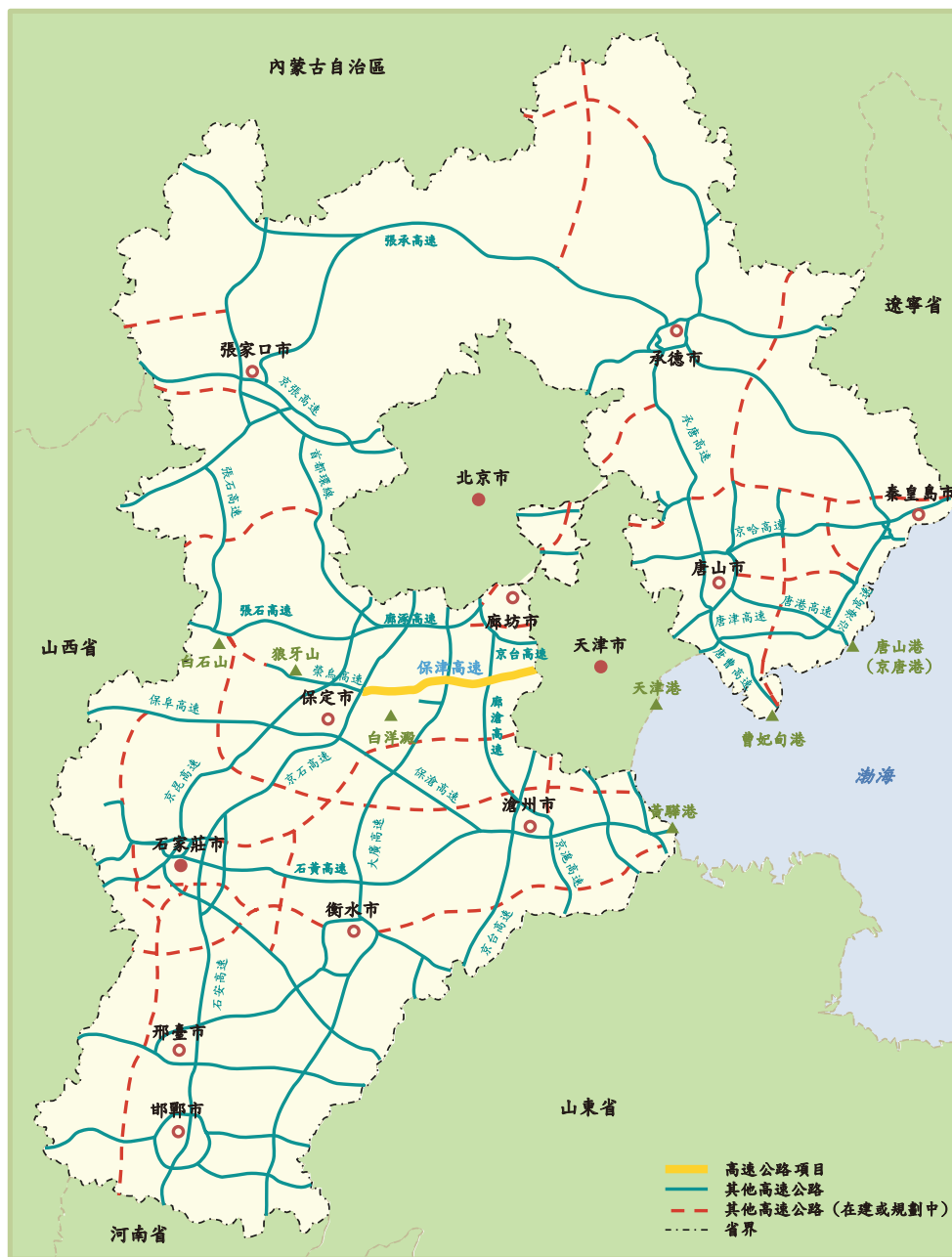
### 河北省保津高速公路

#### 交通量和收益預測研究(摘要簡本)

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「顧問公司」)受勁投國際控股有限公司委託，針對河北省保津高速公路(「項目路」)進行獨立交通量和收益預測研究。

顧問公司在編製交通量和路費收入預測報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷審慎以及盡職調查。本報告的研究結果摘要如下：

圖1-1保津高速地理位置示意圖



## 1 概述

國家高速公路G18保定—天津高速公路(「保津高速」)是河北省和環渤海地區幹線公路的一部分，起於河北省和天津之間的邊界，止於保定徐水區，連接天津港。它也是G18榮成—烏海高速公路(「榮烏高速」)的組成部分，是十八條東西向的國家高速公路之一。保津

高速是天津和東北各省連接保定、石家莊，以及南部和西部各省（例如山西，河南）的主要路線之一。保津高速地理位置見圖1-1。

### 路線

保津高速全長**105**公里，是天津和東北各省連接保定、石家莊，以及南部和西部各省（例如山西，河南）的主要路線之一，保津高速為河北省和環渤海地區的重要幹線公路，起於從河北省和天津之間的邊界，經過廊坊安次區，霸州市、雄縣、容城縣和徐水區，到達保定徐水。它也是榮烏高速的一部分，受益榮烏高速西段的開通（**2017**年下半年），預計保津高速車流量將會增加。

保津高速為全封閉的高速公路<sup>1</sup>，設有七個收費站和三座互通式立交，現已全面投入使用。保津高速雙向四車道，設計車速**120**公里／小時，最高限制車速為**120**公里／小時。

保津高速於**1998**建成通車並開始收費，現全線投入運營。

### 終點和主要連接點

- **天津市**：是中國四個大直轄市之一、國家中心城市，主要經濟驅動產業有高端裝備、新一代資訊技術、航空航太、節能與新能源汽車、新材料、生物醫藥、新能源、節能環保、現代石化和現代冶金等。
- **保定市**：保津高速止於保定市，保定市是靠近北京市的一個重要城市，主要經濟驅動產業有汽車產業，新能源產業，紡織和建築材料生產產業，以及旅遊業。
- **港口**：保津高速連接天津港、黃驊港、曹妃甸港和京唐港。
- **旅遊景點**：保津高速附近的旅遊景點包括白洋澱，狼牙山和白石山。
- **北京—石家莊高速公路和石家莊—安陽高速**：**2014**年兩條高速公路改造和擴建工程完成，作為保津高速的連接線，令整體公路狀況和通行能力明顯提升。
- **G18榮成—烏海高速公路**：保津高速是榮烏高速的組成部分。它是東北省份前往西部省份，途經天津市、河北省、河南省和山西省的主要貨運走廊。

1 全封閉高速公路：出入口受到控制的高速公路。收費站設置於入口和出口處。

- **保定—阜平高速公路**：保阜高速公路是河北省高速公路網主骨架「五縱、六橫」中的一部分，自2010年起全線投入使用，它將山西地區去往天津或東北方向的車輛（特別是煤炭運輸貨車）轉移到保津高速。

#### 現有的競爭公路／鐵路

保津高速周圍存在以下競爭：

- **國道G112**：在2011年完成了路面改造，該國道是免費的，它從保津高速公路分流了一部分貨車（特別是運載煤炭的貨車）。
- **廊坊—涿州高速公路，北京—台北高速公路和濱海—保定高速公路**。濱海—保定高速公路連接廊坊—涿州高速公路和北京—台北高速公路，於2015年開始運營，該路線分流了河北省西部保津高速公路上的一部分貨車（特別是載運煤炭的貨車）。
- **天津至保定的高鐵**，於2015年12月開始運營，經過霸州市、雄縣、容城縣、徐水區和天津，分流了一部分保津高速上的客車。

#### 互通式立交

保津高速目前擁有三座互通式立交，分別連接北京—石家莊高速公路（京石高速），大慶—廣州高速（大廣高速公路）和廊坊—滄州高速公路（廊滄高速公路）三條主要幹道，這方便了中國北部人口密集地區和工業區的車輛進入保津高速。

## 2 技術路線

具體技術路線及工作步驟如下所述：

**步驟一：工作動員及資料收集**—顧問公司首先搜集一切保津高速交通量和收益有關的資料，包括河北省、天津市、北京市以及保津高速鄰近其他地區的經濟增長趨勢、運輸發展規劃、和未來產業發展規劃。

**步驟二：基礎年交通情況的分析**—根據收集所得的數據，對保津高速周邊地區的現狀經濟及產業發展進行總結。通過分析歷史資料和收集到的特徵流水數據，推算得到保津高速的2017年平均日交通量。時間價值及營運成本也會一併在這階段估算。

**步驟三：交通模型的路網建立**—此項目工作是為了建立一個電腦模擬程式去展現現在交通走廊的情況。該電腦模擬程式軟件（EMME/3交通模型）系統會被用作路網的建立及

其後的調校和評估。顧問公司深信未來年路網會有決定性的影響，所以亦收集及確定政府未來年擬建公路及基建項目資料，見下文第4章第6條，路網假設及最終路網確定對預測工作極為重要。

**步驟四：社會經濟評估** — 河北省及周邊城市的社會及經濟預測是另外一個重要的研究元素。顧問公司對最新的政府公佈資料進行分析及評估。這項工作的目的是要從歷史交通量和社會經濟統計資料找到相互關係，如果資料越多越細、得到的函數關係就越好。

**步驟五：交通模型的建立** — 步驟二至四提供了最基本的要素去建立一個交通模型。剩下的工作是設計一個運算系統進行典型的收費公路交通分配法。調校完成的模型可以產生接近現實的交通量及類似現況的交通情況。在未來年研究中，交通量分配表會根據步驟五所得結果進行調整。

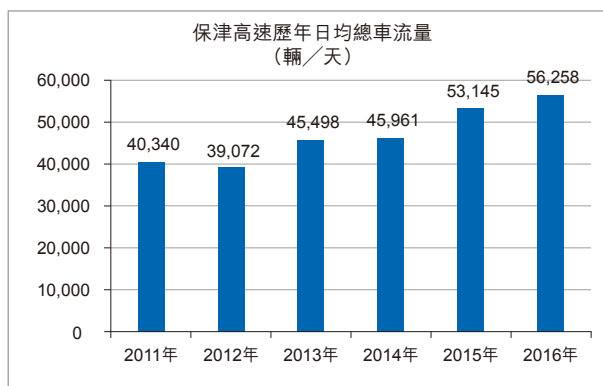
**步驟六：交通量及收益預測** — 當未來年路網假設、社會經濟因素、經濟增長、及收費表完成後，詳細的交通量及收益研究就可以進行。顧問公司使用經最終校核的交通預測模型進行了詳細的交通和收益預測工作。

### 3 交通量及收益數據的收集和分析

#### 3.1 歷史交通量和收益數據

保津高速公路從1998年開通至今已經18年，直至本報告時間其交通構成、車輛模式和車流量已基本趨於穩定。顧問公司總結了2011年至2016年曆年日均總車流量如圖3-1所示。顧問公司從河北保津高速公路有限公司獲取了2011年至2016年歷年收益數據，總結如圖3-2所示。

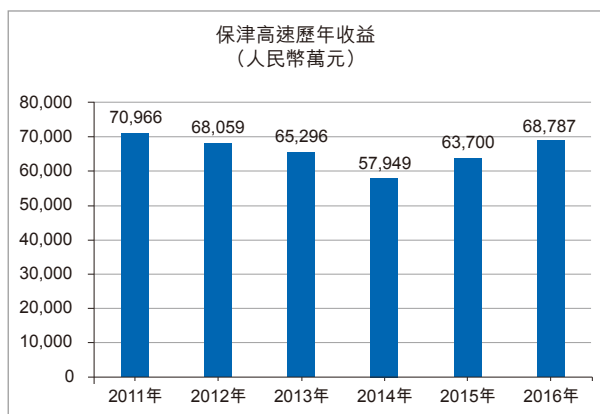
圖3-1 保津高速歷年日均總車流量  
(輛/天)



來源：河北保津高速公路有限公司，2017年

註：日均總車流量指平均每天使用保津高速交通量的總和，即在保津高速收費站駛出的交通量、在保津高速收費站駛入而在非保津高速駛出的交通量、以及行駛保津高速但不在項目路收費站駛入和駛出的過境交通量。

圖3-2保津高速歷年收益  
(人民幣萬元)



來源：河北保津高速公路有限公司，2017年

### 3.2 站到站交通量及收益數據

顧問公司從河北省高速公路一二片區<sup>2</sup>收費結算系統獲取了2016年7月3至9日共7天的站到站車流量數據，這些資料記錄了該時間段內使用河北省高速公路一二片區收費系統的所有主要交通信息，包括：出入口時間和出入口站、車型、收費類型、通行費費額、總重(貨車)等。這些數據有助顧問公司進一步了解保津高速的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離。

利用公路收費信息的站到站數據來獲得高速公路車流分佈的做法具有如下優點：

- 信息由電子設備記錄，無需現場調查，消除對現場交通秩序的干擾和影響；
- 信息直接由河北省高速公路結算中心取得，避免了由於人手輸入資料造成的起終點(O-D)錯誤記錄、編碼錯誤問題，提高了基礎資料的準確性；
- 信息為24小時全天候記錄，取樣率為100%(除去放行車輛和免費車輛)，免除了調查的樣本偏差問題。

### 3.3 補充調查

為了準確掌握保津高速現有交通量的流量、流向、交通組成情況，顧問公司於2016年7月6日進行了24小時的起終點(O-D)調查、出入口和斷面車流量調查。

<sup>2</sup> 一片區為京、津以南地區，共計7個地市；二片區為張家口地區；三片區包含承德、唐山和秦皇島。保津高速位於一、二片區，唐津高速位於三片區。

起終點(O-D)調查

O-D調查採用抽樣調查方式。顧問公司在7個收費站出入口共訪問了12,867輛車，實際抽樣率為24小時調查期內車輛總數的32.7%，除了個別總量較少的車型外，其他所有車型的整體抽樣結果達到滿意程度。顧問公司同時也收集了調查期間河北省高速公路網站到站流水數據，用於和交通調查結果進行校核。

分車型交通量調查

分車型車流量調查包括保津高速收費站出入口車流量調查和斷面車流量調查兩部分，調查得到的結果將會用於基礎年交通預測結果的校核。該交通調查點結果總結於表格3-1：

表格3-1 交通量調查結果(輛)

調查點	方向	客1	客2	客3	客4	貨1	貨2	貨3	貨4	貨5	合計
容城	入口	4813	23	56	68	690	230	17	20	300	6217
	出口	5254	25	26	22	778	42	47	19	214	6427
雄縣	入口	4796	38	74	79	850	369	176	82	273	6737
	出口	4846	16	29	14	994	58	49	19	185	6210
雄縣東	入口	1840	11	34	22	1120	135	84	108	538	3892
	出口	1888	8	5	5	1188	83	75	44	705	4001
霸州	入口	3215	11	34	73	1119	65	56	20	489	5082
	出口	3452	8	10	12	1029	39	64	12	445	5071
勝芳	入口	2685	15	32	51	780	113	61	18	801	4556
	出口	2859	10	12	5	811	73	94	19	802	4685
楊芬港	入口	444	3	10	11	222	21	15	17	134	877
	出口	366	2	8	0	203	3	6	3	22	613
冀津主線	入口	5781	63	54	38	1240	934	594	442	2632	11778
	出口	8702	30	48	43	1802	190	176	84	1250	12325
崔莊服務區	保定—天津	8690	1115	514	739	1142	1895	607	209	902	15813
崔莊服務區	天津—保定	10399	1182	451	530	1450	1677	736	412	1039	17876
采留線	保定—天津	8595	564	706	575	932	1774	346	231	428	14151
	天津—保定	10488	577	701	859	1243	1616	401	421	604	16910

來源：顧問公司，2016年

註：客：客車，貨：貨車，客1、客2、客3、客4分別指1類客車(≤7座)、2類客車(8-19座)、3類客車(20-39座)、4類客車(>39座)；貨1、貨2、貨3、貨4、貨5分別指1類貨車(≤2噸)、2類貨車(2-5(含)噸)、3類貨車(5-10(含)噸)、4類貨車(10-15(含)噸及20英尺集裝箱)、5類貨車(≥15噸及40英尺集裝箱)

#### 4 基本方法及關鍵假設

為了對保津高速未來的交通量和收益的增長進行準確預測，顧問公司建立了一個綜合的社會經濟—交通模型。交通量和收益預測模型中運用的主要技術方法和關鍵假設條件總結如下：

1. 預測期： 2017年至2033年9月2日。
2. 社會經濟模型： 目的是建立歷史社會經濟指標(主要是GDP)和交通需求之間的關係，預測未來年交通生成；主要內容如下：

##### 模型輸入：

- 歷史社會經濟數據(見下文第4條)
- 歷史交通量數據(見上文第3章)
- 未來社會經濟指標假設(見下文第4條)

##### 模型輸出：

- 未來年交通增長率

3. 交通預測模型： 顧問公司採用了專業的軟件「EMME/3」，用於開發交通預測模型。同時劃分了730個交通分析小區進行經濟分析。交通預測模型的用於基礎年現狀校核，採用合理的交通增長率假設預測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配。主要內容包括：

##### 模型輸入：

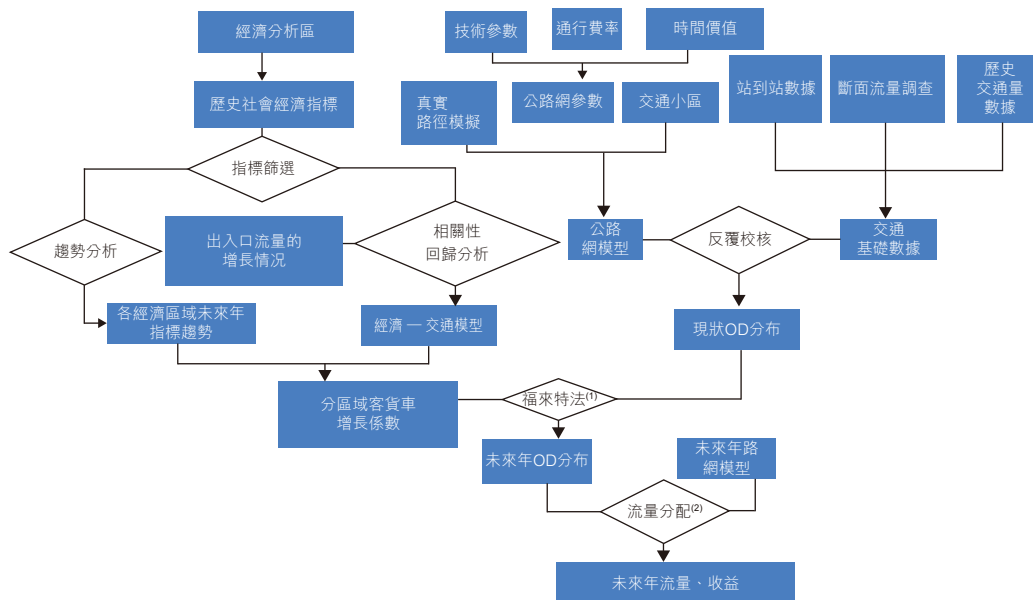
- 基礎年O-D數據(見上文第3章)
- 基礎年模型校核(見下文第5條)
- 未來年交通增長率(見上文第2條)
- 公路網和鐵路網(見下文第6條)
- 標準小汽車換算(見下文第7條)
- 費率(見下文第8條)
- 流量延誤函數和通行能力(見下文第9條)
- 交通分配(見下文第10條)

##### 模型輸出：

- 未來年交通量和收益



圖4-1 交通預測模型技術路線



來源：顧問公司，2016年

附註：

- (1) 指使出行矩陣於未來年度平衡之數學方法
- (2) 運輸網絡中在起點與終點之間的路徑選擇

4. 社會經濟因素：

為了分析不同經濟參數對交通量增長的影響，顧問公司對歷史交通資料與經濟參數(包括GDP、港口吞吐量、人口、汽車擁有量和人均收入)的歷史變化進行了仔細研究。然後對所選擇的經濟參數進行相關分析和回歸分析。最後得出GDP與交通量增長最為相關。

歷史實際GDP增長率如表格4-1所示。對於短期(2017–2020年)GDP實際增長情況，保津高速所在省份以及有重要OD出行的周圍省份(根據站到站資料)，主要依據中國、相關省份和自治區的歷史增長率和「十三五」規劃(2016–2020年)的經濟發展目標，預測未來的經濟發展趨勢。

中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市及北京市至2020年的目標實際GDP目標增長率分別為：6.5%、7.0%、8.0%、6.5%、7.5%、7.5%、6.5%、8.5%和6.5%。

對於長期情況，「十三五」規劃(2016–2020年)以後的時期，隨著經濟發展日趨成熟、經濟體量日趨增大，顧問公司假設GDP增長將呈下降趨勢。這與世界其他地方經驗是一致的。中國在2021–2025年，2026–2030年，2031–2035年的GDP增長率是根據2017–2020年的增長率假設，每五年遞減1.0–2.0%進行預估的，同時參考了其

他全球經濟預測來源，例如經濟合作與發展組織等。各省的經濟增長率根據當地的經濟增長趨勢和發展情況進行調整。未來年GDP增長率假設如下表4-2所示。

表格4-1 歷年GDP年增長率

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2011年至 2015年 平均增長率
河北省	11.3%	9.6%	8.2%	6.5%	6.8%	8.5%
河南省	11.6%	10.1%	9.0%	8.9%	8.3%	9.6%
山西省	12.9%	10.1%	8.9%	4.9%	3.1%	8.0%
山東省	10.9%	9.8%	9.6%	8.7%	8.0%	9.4%
內蒙古自治區	14.3%	11.7%	9.0%	7.8%	7.7%	10.1%
遼寧省	12.1%	9.5%	8.7%	5.8%	3.0%	7.8%
天津市	16.4%	13.8%	12.5%	10.0%	9.3%	12.4%
北京市	8.1%	7.7%	7.7%	7.3%	6.9%	7.5%
中國	9.5%	7.9%	7.8%	7.3%	6.9%	7.9%

來源：到2015年可獲得的資料來自中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市、北京市統計年鑒(2012年至2016年)。2011年至2015年GDP平均長率按不變價格計算。

表格4-2 未來年GDP年增長率假設

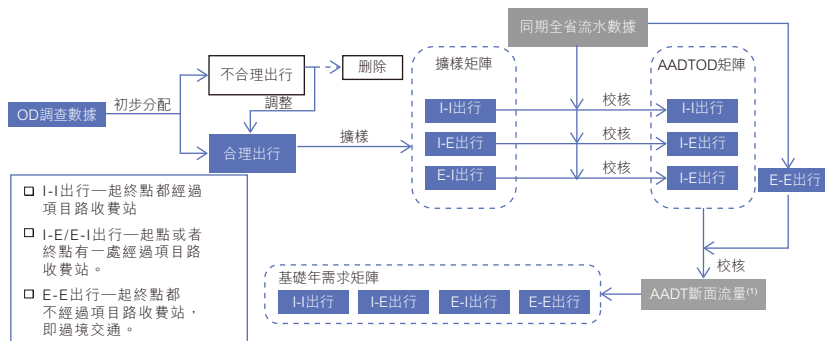
	2011年至 2015年 平均增長率	2017年至 2020年	2021年至 2025年	2026年至 2030年	2031年至 2035年
河北省	8.5%	7.0%	5.5%	4.0%	3.0%
河南省	9.6%	8.0%	6.0%	4.5%	3.0%
山西省	8.0%	6.5%	5.0%	4.0%	3.0%
山東省	9.4%	7.5%	5.0%	4.0%	3.0%
內蒙古自治區	10.1%	7.5%	5.5%	4.0%	3.0%
遼寧省	7.8%	6.5%	5.0%	3.5%	3.0%
天津市	12.4%	8.5%	6.5%	4.5%	3.0%
北京市	7.5%	6.5%	5.5%	4.0%	3.0%
中國	7.9%	6.5%	5.0%	4.0%	3.0%

來源：2017年至2020年資料參考中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市、北京市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要、經濟合作與發展組織；2021年至2035年資料為顧問公司假設

#### 5. 交通模型校核：

顧問公司根據現狀交通條件，對交通模型進行了校核。校核程式如下圖所示。根據校核結果，顧問公司建立之交通模型給出的交通量數據與實際交通量相吻合(誤差在±10%以內)，這說明校準後的模型能夠模擬出行模式和路徑選擇行為。因此模型可以作為預測未來年交通量/收益的基礎。

圖4-2交通預測模型校核程式



來源：顧問公司，2016年

附註：

(1) 「AADT」指日均車流量

表格4-3交通模型校核結果(輛／高峰小時)

校核點	方向	實際	模型	差異
冀津主線收費站	入口	887	888	0.0%
	出口	897	897	0.0%
楊芬港收費站	入口	69	70	1.4%
	出口	47	47	0.5%
勝芳收費站	入口	395	395	0.0%
	出口	378	378	0.0%
霸州收費站	入口	466	466	0.0%
	出口	475	475	0.0%
雄縣東收費站	入口	322	321	0.0%
	出口	310	310	0.0%
雄縣收費站	入口	471	472	0.2%
	出口	439	440	0.2%
容城收費站	入口	455	455	0.1%
	出口	449	450	0.2%
崔莊服務區斷面	天津—保定	950	951	0.1%
采留線斷面	保定—天津	890	891	0.1%
	天津—保定	1128	1130	0.2%
	保定—天津	1107	1108	0.1%

來源：顧問公司，2016年

6. 公路網和鐵路網：

在本項目模型基礎年路網的建立過程中，顧問公司採用了從河北省高速公路收費結算系統中的路網資料和河北省的高速公路管理局官方網站的高速公路與規劃網圖作為基本參照依據，將公路網絡輸入EMME/3中以建立交通供給模型。主要公路都包括在EMME/3模擬路網中，包含有高速公路和國道。

為了分析河北省未來路網的變化對京津高速的車流量的影響(誘增或分流)，顧問公司收集了河北省高速公路建設十三五規劃及近期建設規劃，確定了2017年至2022

年的新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年EMME/3路網中，以評估新開通高速公路對保津高速的影響。對於2022年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。

根據分析，未來年對保津高速有比較大影響的年份是2017年、2019年和2021年。2017年榮烏高速坡倉至涑源東段開通使得榮烏高速全線貫通，2019年隨著北京大興國際機場建成運營有若干條公路開通，2021年天津—石家莊高速開通，上述各條高速開通初年對保津高速的分流情況如下表所示。

表格4-4新開通公路交通影響情況

公路名稱	開通年份	對保津高速產生交通分流／吸引影響
G18：榮成—烏海高速坡倉至涑源東段	2017年底	交通吸引影響
S70：北京新機場北線高速公路涑州段	2019年	交通分流影響
S70：北京新機場北線高速公路廊坊段	2019年	交通分流影響
S65：北京新機場南出口高速	2019年	交通分流影響
S72：唐山—廊坊高速廊坊段	2019年	交通分流影響
S31：太行山高速公路涑曲段	2019年	交通分流影響
G0211：天津—石家莊高速	2021年	交通分流影響

來源：顧問公司，2017年

註：不在表內的新開通公路同樣在模型中進行了測試，由於其走向的差異或者距離保津高速較遠，對保津高速影響較輕微

顧問公司除了考慮河北省未來年規劃公路網，還充分考慮保津高速周邊的現有以及未來鐵路網建設規劃情況。

#### 現有鐵路：

天津—保定鐵路：總長157.8公里，全線共設7個車站，分別是天津西站、勝芳站、霸州西站、白溝站、白洋淀站、徐水站、保定站。已於2015年12月28日正式運營，天津—保定鐵路的通車成為連接天津、河北及中西部地區的便捷通道，還向連通了京廣、京九、京滬鐵路三大繁忙幹線，有利於加快京津冀一體化。

#### 規劃鐵路：

張家口—保定—黃驊港鐵路：目前正在規劃中，具體時間尚未明確。

因於研究基準年度期間天津—保定鐵路已正式開通運營，因此基礎資料中考慮了天津—保定鐵路對保津

高速的影響；而規劃的張家口 — 保定 — 黃驊港鐵路因其走線與保津高速走線不一致，其影響微乎其微。

7. 標準小汽車轉換系數：

在一般其他的交通量預測研究中，在交通模型分析時會將不同類型的車輛轉換為標準小汽車。標準小汽車從本質上是不同交通方式相比小汽車對交通參數（例如車頭時距、速度、密度）的影響。下表給出了顧問公司採用的小汽車轉換系數。

表格4-5小汽車轉換系數

車型	編號	名稱	轉換系數
客車	1	1類客車	1.0
	2	2類客車	1.5
	3	3類客車	2.0
	4	4類客車	2.5
貨車	5	1類貨車	1.5
	6	2類貨車	2.0
	7	3類貨車	2.5
	8	4類貨車	2.5
	9	5類貨車	3.0

來源：顧問公司，2016年

8. 收費費率：

河北省物價局、河北省財政廳(冀價行費字[2005]66號文件：高速公路收費標準)確定了省內不同的收費公路存在不一致的收費機制(人民幣元/車公里)。基本收費標準和計重收費標準(僅用於貨車)分別如表4-6和表4-7所示。在本次研究中，顧問公司在基本方案中假設此收費標準將持續推行直至保津高速營運期結束。

表格4-6保津高速基本收費標準(人民幣元/公里)

1類	2類	3類	4類	5類
0.4	0.7	1.1	1.36	人民幣0.08元/ 噸公里

來源：河北保津高速公路有限公司，2016年

註：1類：貨車(≤2噸)，客車(≤7座)；2類：貨車(2-5噸)，客車(8-19座)；3類：貨車(5-10噸)，客車(20-39座)；4類：貨車(10-15噸)，客車(≥40座)；5類：貨車(≥15噸)

表格4-7保津高速計重收費標準(人民幣元/公里)

計重收費	類別	計重收費標準
	基本費率	人民幣0.08元/噸公里
≤10噸	人民幣0.08元/噸公里	
10-49噸(含49噸)	線性遞減至基本費率的55%	
>49噸	人民幣0.044元/噸公里	

來源：河北保津高速公路有限公司，2016年

超限懲罰：超限0-30%部分按基本費率計費；超限30%-100%部分按基本費率1倍線性遞增至6倍計費；超限100%以上部分按基本費率的16倍計費。

對於重量>55噸的貨車按基本費率的16倍計費。對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行。

根據在2012年7月24日發佈的《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在高速公路行駛的小型客車可於春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日免費通行，免費通行的車輛類別為行駛收費公路的7座以下(含7座)載客車輛，包括摩托車。此優惠方案適用於政府批准的所有高速公路，包括保津高速。

根據《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，全國所有收費公路全部納入鮮活農產品運輸「綠色通道」網絡範圍，對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行。

為評估此優惠方案每年所影響的平均日數，顧問公司參考了《關於修改〈全國年節及紀念日放假辦法〉的決定》，假設未來年春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日的休假日數合共為20天。此外，顧問公司也考慮運輸綠色通道政策，將作為計算未來年優惠方案對保津高速流量及收益影響的依據。顧問公司假設這些優惠方案將持續推行直至保津高速營運期結束。

#### 9. 流量延誤函數和 公路通行能力：

基礎年的通行能力為79,710(PCU/天)，相當於56,332(輛/天)，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通擁擠度變化。基礎年保津高速的擁擠度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過「容量約束」的交通分配來估計車速。

對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準(設計車速)、車型構成及交通量時間分佈(高峰小時系數)。針對保津高速，其設計車速為120公里/小時，服務

水平等級C ( $0.55 \leq \text{飽和度} \leq 0.75$ )，根據《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為1650 (pcu / 車道 / 小時)，保津高速高峰小時系數PHF = 8.28% (根據調查資料和站到站流水資料計算)。

根據上述參數，計算得到基礎年保津高速的斷面通行能力為79,710 (PCU / 天)，保津高速小汽車平均換算系數為1.415 (pcu / 輛) (根據調查資料和站到站流水資料計算)，所以保津高速通行能力轉化為自然車數為56,332 (輛 / 天)。然而，未來年保津高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的斷面通行能力。因此未來年保津高速的通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

#### 10. 交通分配：

本項目採用「綜合成本」作為公路使用者路徑選擇的決定因素，以此進行車流量平衡分配。所謂綜合成本下的車流量分配，即綜合考慮影響公路車輛路徑選擇的所有成本因素，如行車時間、行車距離和行車成本。

顧問公司採用的交通分配方法是用來衡量一般駕駛人願意付費的程度。在過程中考慮了保津高速與競爭路線的速度與擁擠程度。在出行矩陣中每兩個區之間的出行將被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個反覆的過程，在每一次的循環中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。例如，假設有兩條相同級數及里程的公路，但在該循環分配的交通量不同，則交通量較低的那條公路將被選擇。在下次循環，這兩條公路的相對綜合成本可能又不一樣而新的分配就會取決於新的相對綜合成本。這個程式會反覆進行，直到路網上的交通量達到一個平衡狀態為止。隨後根據收費費率、路段流量、出行距離可計算得到保津高速通行費收益。

## 5 交通量和收益預測結果

基於以上研究以及第4章的關鍵假設條件，把2016年作為基礎年份。交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年 (在此期間會對未來高速公路網變化對保津高速產生的影響進行評估)，其後，表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。

本次預測除了基本方案以外，我司還測試一系列敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1各方案假設情況表

方案	主要影響因素
(1) 基本方案	根據第4章的假設條件；
(2) 敏感性測試1：	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述下調10%的測試；
(3) 敏感性測試2：	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述上調10%的測試；
(4) 敏感性測試3：	在基本方案基礎上，收費率每5年上調5%。

來源：顧問公司，2016年

### 5.1 基本方案

根據以上研究，交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年(在此期間會對未來高速公路網變化對保津高速產生的影響進行評估)，其後表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。各特徵年的交通量和收益預測結果如表格5-2和表格5-3。

表格5-2保津高速日均車流量(基本方案)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年 <sup>(2)</sup>	61,750	62.1%	37.9%	25,678	66.5%	33.5%	9.8%
2018年	68,572	62.5%	37.5%	28,641	66.6%	33.4%	11.0%
2019年 <sup>(3)</sup>	74,287	63.4%	36.6%	30,871	67.6%	32.4%	8.3%
2020年	80,372	64.0%	36.0%	33,508	68.1%	31.9%	8.2%
2021年 <sup>(4)</sup>	83,586	64.8%	35.2%	34,806	68.9%	31.1%	4.0%
2022年	89,522	65.4%	34.6%	37,246	69.6%	30.4%	7.1%
2026年	110,925	68.1%	31.9%	46,057	72.0%	28.0%	5.5%(1a)
2031年	129,097	70.9%	29.1%	53,341	74.5%	25.5%	3.1%(1b)
2033年	136,449	71.5%	28.5%	55,141	75.2%	24.8%	2.8%(1c)

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用保津高速交通量的總和，即在保津高速收費站駛出的交通量、在保津高速收費站駛入而在非保津高速駛出的的交通量、以及行駛保津高速但不在項目路收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)G18：榮成—烏海高速坡倉至涇源東段2017年底貫通，交通影響延續至2018年；(3)曲陽—黃驛港高速曲陽至肅甯段和太行山高速公路涞曲段開通，北京新機場的建成運營；(4)天津—石家莊高速開通。



表格5-3 保津高速通行費收益預測(基本方案)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收益 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	2,051,130	748,662,320	9.1%	28,802,542
2018年	2,306,352	841,818,402	12.4%	29,744,369
2019年	2,437,990	889,866,482	5.7%	30,934,582
2020年	2,626,630	961,346,408	7.7%	32,074,462
2021年	2,663,778	972,279,032	1.4%	31,778,920
2022年	2,818,534	1,028,764,814	5.8%	32,684,653
2026年	3,372,195	1,230,851,349	4.6%(2a)	34,298,862
2031年	3,757,219	1,371,384,982	2.2%(2b)	34,298,862
2033年 <sup>(4)</sup>	3,845,391	942,120,865	1.2%(2c)	22,294,260

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2033年9月2日。

## 5.2 敏感性測試1

表格5-4和表格5-5為第四章列出的社會經濟增長率指標下調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-4 保津高速公路日均車流量(敏感性測試1)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均 總車流量 增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年 <sup>(2)</sup>	61,320	62.2%	37.8%	25,501	66.5%	33.5%	9.0%
2018年	67,596	62.7%	37.3%	28,225	66.7%	33.1%	10.2%
2019年 <sup>(3)</sup>	72,780	63.6%	36.4%	30,184	67.7%	32.1%	7.7%
2020年	78,320	64.2%	35.8%	32,583	68.3%	31.5%	7.6%
2021年 <sup>(4)</sup>	81,409	65.0%	35.0%	33,641	69.1%	30.7%	3.9%
2022年	86,735	65.7%	34.3%	35,811	69.9%	30.0%	6.5%
2026年	107,763	68.3%	31.7%	44,400	72.3%	27.5%	5.6% <sup>(1a)</sup>
2031年	127,596	71.2%	28.8%	51,804	74.9%	24.9%	3.4% <sup>(1b)</sup>
2033年	131,728	72.3%	27.7%	54,144	75.8%	24.0%	1.6% <sup>(1c)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用保津高速交通量的總和，即在保津高速收費站駛出的交通量、在保津高速收費站駛入而在非保津高速駛出的的交通量、以及行駛保津高速但不在項目路收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率，(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031

年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)G18：榮成—烏海高速坡倉至涇源東段2017年底貫通，交通影響延續至2018年；(3)曲陽—黃驊港高速曲陽至肅甯段和太行山高速公路涇曲段開通，北京新機場的建成運營；(4)天津—石家莊高速開通。

表格5-5保津高速公路通行費年度收益預測(敏感性測試1)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收益 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	2,035,360	742,906,272	8.3%	28,780,252
2018年	2,268,465	827,989,779	11.5%	29,650,755
2019年	2,378,413	868,120,646	4.8%	30,748,921
2020年	2,546,749	932,110,169	7.1%	31,814,114
2021年	2,571,376	938,552,250	1.0%	31,456,885
2022年	2,701,001	985,865,304	5.0%	32,277,476
2026年	3,239,361	1,182,366,643	4.6% <sup>(2a)</sup>	34,446,925
2031年	3,626,467	1,323,660,601	2.3% <sup>(2b)</sup>	34,446,925
2033年 <sup>(4)</sup>	3,736,396	915,417,026	1.5% <sup>(2c)</sup>	22,390,501

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2033年9月2日。

### 5.3 敏感性測試2

表格5-6和表格5-7為第四章列出的社會經濟增長率指標上調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6保津高速公路日均車流量(敏感性測試2)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均 總車流量 增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年 <sup>(2)</sup>	62,178	62.1%	37.9%	25,853	66.4%	33.6%	10.5%
2018年	69,539	62.4%	37.6%	29,045	66.5%	33.5%	11.8%
2019年 <sup>(3)</sup>	75,790	63.2%	36.8%	31,548	67.4%	32.6%	9.0%
2020年	82,418	63.7%	36.3%	34,416	67.9%	32.1%	8.7%
2021年 <sup>(4)</sup>	85,651	64.5%	35.5%	35,998	68.7%	31.3%	3.9%
2022年	92,071	65.2%	34.8%	38,663	69.3%	30.7%	7.5%
2026年	113,571	67.6%	32.4%	47,695	71.6%	28.4%	5.4% <sup>(1a)</sup>
2031年	132,609	69.9%	30.1%	54,575	73.7%	26.3%	3.1% <sup>(1b)</sup>
2033年	141,417	70.8%	29.2%	56,568	74.3%	25.7%	3.3% <sup>(1c)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用保津高速交通量的總和，即在保津高速收費站駛出的交通量、在保津高速收費站駛入而在非保津高速駛出的交通量、以及行駛保津高速但不在項目路收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

- (1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率，(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)G18：榮成—烏海高速坡倉至涑源東段2017年底貫通，交通影響延續至2018年；(3)曲陽—黃驛港高速曲陽至肅甯段和太行山高速公路涑曲段開通，北京新機場的建成運營；(4)天津—石家莊高速開通。

表格5-7保津高速通行費收益預測(敏感性測試2)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年 . . . . .	2,066,835	754,394,617	10.0%	28,823,711
2018年 . . . . .	2,344,026	855,569,447	13.4%	29,833,477
2019年 . . . . .	2,497,031	911,416,418	6.5%	31,111,672
2020年 . . . . .	2,705,356	990,160,260	8.3%	32,322,953
2021年 . . . . .	2,763,583	1,008,707,905	2.2%	32,101,326
2022年 . . . . .	2,937,070	1,072,030,425	6.3%	33,079,183
2026年 . . . . .	3,510,414	1,281,301,021	4.6% <sup>(2a)</sup>	34,129,756
2031年 . . . . .	3,884,325	1,417,778,498	2.0% <sup>(2b)</sup>	34,129,756
2033年 <sup>(4)</sup> . . . . .	3,985,954	976,558,772	1.3% <sup>(2c)</sup>	22,184,341

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2033年9月2日。

#### 5.4 敏感性測試3

由於費率提高是對全省的所有高速公路同步進行，因此不會造成交通量在不同公路之間分流，因此預測的交通量與基本方案一致。按照表格5-1的假設條件，基於模型預測得到的斷面交通量和統計得到的基礎年各車型平均通行費率，並假設緊隨2016年基礎年分析未來年的通行費率每5年上調5%(即2021年、2026年和2031年)，預測得到未來年的路費收入如表格5-8所示。該結果已經將節假日通行的免費小汽車收益分開顯示。

表格5-8 保津高速公路通行費年度收益預測(敏感性測試3)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年 . . . . .	2,051,130	748,662,320	9.1%	28,802,542
2018年 . . . . .	2,306,352	841,818,402	12.4%	29,744,369
2019年 . . . . .	2,437,990	889,866,482	5.7%	30,934,582
2020年 . . . . .	2,626,630	961,346,408	7.7%	32,074,462
2021年 <sup>(4)</sup> . . . . .	2,796,967	1,020,892,984	6.5%	33,367,866
2022年 . . . . .	2,959,460	1,080,203,054	5.8%	34,318,886
2026年 <sup>(4)</sup> . . . . .	3,717,846	1,357,013,613	5.9% <sup>(2a)</sup>	37,814,495
2031年 <sup>(4)</sup> . . . . .	4,349,451	1,587,549,539	3.2% <sup>(2b)</sup>	39,705,220
2033年 <sup>(5)</sup> . . . . .	4,451,521	1,090,622,667	1.2% <sup>(2c)</sup>	25,808,393

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)費率上調5%；(5)預測期至2033年9月2日；

## 6 結論

保津高速公路是滎烏高速的一部分，是國家高速公路網的重要組成部分，是河北、山西等地區聯繫天津(天津港)和黃驊港的快速通道之一，極大的帶動和促進了天津市、保定、石家莊、滄州、山西省等地的經濟快速持續發展。

本次交通量及通行費收益預測的預測年限為2017年1月1日至2033年9月2日。基本方案預測結果如下：

- 1) 保津高速從2017年1月1日至2033年9月2日，於各自期間，保津高速日均總車流量從2017年的61,750輛/天增長到136,449輛/天，期間增長了121.0%；
- 2) 同期保津高速的通行費收益從2017年人民幣7.49億元/年增長至2032年的人民幣13.92億元/年，2017至2033年9月2日間的收益總額達到人民幣190.62億元。

顧問公司報告中收集的資料包括，首先是直接調研資料，例如在各個收費站調查的資料；其次是間接調研資料，例如從項目公司獲取數據資料；以及一些第三方資料，例如從政府或者官方部門收集的資料。

顧問公司報告中的研究技術路線包括數據資料收集、交通調查資料分析、未來年交通量和通行費收益預測。交通經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長趨勢、交通發展規劃和保津高速相關地區的發展規劃。顧問公司運用

了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。然而基於各種原因，對於任何收費公路的交通量與收益的預測都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間一定會有出入。此外，此報告中所提出的交通量與收益預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中預測值與實際結果也可能由於其他因素而導致差異。因此，本研究公司雖竭力確保所提供資料的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損害負任何責任。

此致

梁偉聰  
*BEng, MSc, MFin, MHKIE, MCILT*  
項目總監  
代表  
施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
謹啟

2017年6月27日

梁先生是專業特許規劃及工程師，在行業內擁有超過20年經驗，主要包括運輸策略規劃、交通工程、交通需求模型、交通運輸總體規劃、以及香港、南韓和中國等地的收費公路的交通及收益預測。

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(獨立交通顧問公司)針對唐津高速公路進行交通量研究以併入本招股章程，以下內容摘自相關報告文本。



施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
中華人民共和國  
深圳市  
羅湖區嘉賓路2018號  
深華商業大廈1703室

勁投國際控股有限公司  
中華人民共和國  
香港特別行政區  
尖沙咀  
廣東道9號港威大廈  
第6座5樓501室

致公司董事

敬啟者，

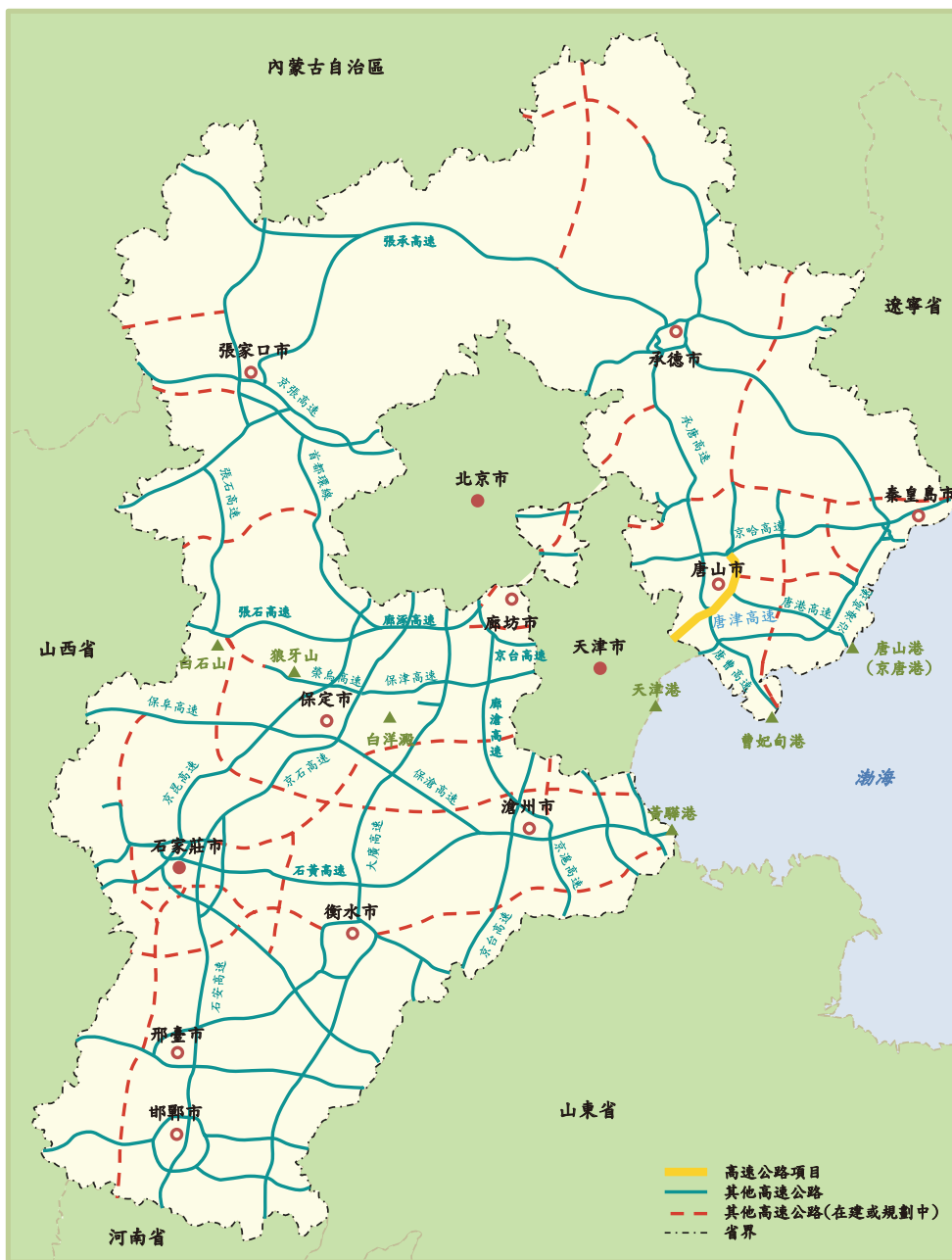
### 河北省唐津高速公路

#### 交通量和通行費預測研究(摘要簡本)

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「顧問公司」)受勁投國際控股有限公司委託，針對河北省唐津高速公路(「項目路」)進行獨立交通量和通行費收益預測研究。

顧問公司在編製交通量和路費收入預測報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷、審慎以及盡職調查。本報告的研究結果摘要如下：

圖1-1唐津高速地理位置示意圖



1 概述

國家高速公路G25唐山—天津高速公路(「唐津高速公路」)是長春—深圳高速公路的組成部分，是十一條南北向國家高速公路之一。它連接唐山和天津，是連接河北南部與東部沿海地區包括天津、唐山、秦皇島和中國東北地區的主要公路。它是唐山東外環高速公

路的一部分，也是首都七條射線高速中的兩條高速：北京—哈爾濱高速公路和北京—台北高速公路的連接線。唐津高速公路的位置如圖1-1所示。

### 路線

唐津高速公路全長**58.209**公里，位於河北省，連接唐山和天津，是唐山東外環高速公路的一部分。它也是連接河北南部和東部沿海地區以及中國東北地區的主要交通走廊。

唐津高速為全封閉高速公路<sup>1</sup>，設有**5**個收費站和兩個全互通立交並已全速投入運營。其中河北／天津邊境至蓮花坡之間路段為雙向六車道，蓮花坡至北京—哈爾濱高速之間路段為雙向四車道。唐津高速設計車速**120**公里／小時，最高限制車速為**120**公里／小時。

唐津高速於**1996**年正式通車運營，現全線投入運營。

### 終點和主要連接點

- **天津市，唐山市和秦皇島市**：唐津高速在豐潤區與豐南區之間形成了主要經濟走廊，並到達天津市，唐山市和秦皇島市等大城市。唐津高速受益於唐山市的經濟增長，唐山市是為河北經濟發展做出貢獻的城市之一。根據顧問公司統計，唐山市客車擁有量從**2011**年到**2015**年成增長趨勢。唐山市的主要經濟驅動產業包括鋼鐵和煤炭生產，機械設備，化工，食品加工和航運業(由周邊港口的發展帶動)等。
- **鐵路，主幹路，高速公路和港口**：唐津高速公路連接各種重要基礎設施，包括鐵路，主幹路和高速公路(如北京—哈爾濱高速公路，唐山—京唐港高速公路，唐山—承德高速公路和唐山—曹妃甸高速公路)，京唐港、曹妃甸港、天津港和黃驊港。
- **長春—深圳高速公路**：唐津高速是長春至深圳高速公路的組成部分。長春—深圳高速是十一條南北向國家高速公路之一，從南部地區為唐津高速帶來穩定車流量。
- **北京—哈爾濱高速公路和北京—台北高速公路**：這兩條高速公路已經全部投入運營，連接唐津高速，是國家高速公路網的重要組成部分。

1 全封閉高速公路：出入口受到控制的高速公路。收費站設置於入口和出口處。



### 現有的競爭公路／鐵路

唐津高速周圍存在以下競爭公路：

- 沿海高速和G205國道：沿海高速和G205國道與唐津高速存在競爭關係。然而，這些公路已經和唐津高速公路共存了很多年，它們對唐津高速公路的影響已經體現在過往及現在的交通流量。

### 互通式立交

唐津高速公路目前擁有兩座互通式立交，它們將唐津高速公路連接至中國東北部、東部和南部的人口密集地區和工業區。唐津高速是連接河北南部與東部沿海地區包括天津、唐山和秦皇島的幹線的一部分，同時也是京唐港、曹妃甸港、天津港、黃驊港附近港口貨物進出的交通走廊。

## 2 技術路線

具體技術路線和工作步驟如下所述：

步驟一：工作動員及資料收集 — 顧問公司首先搜集一切有關唐津高速的資料及有關的資料，包括河北省、天津市、北京市、唐津高速鄰近地區等區域的經濟增長趨勢、運輸發展規劃、和未來產業發展規劃。

步驟二：現年度交通情況的分析 — 根據收集所得的數據，對唐津高速周邊地區的現狀經濟及產業發展進行總結。通過分析歷史資料和收集到的特徵流水數據，推算得到唐津高速的2017年平均日交通量。時間價值及營運成本也會一併在這階段估算。

步驟三：交通模型的路網建立 — 此項目工作是為了建立一個電腦模擬程式去展現現在交通走廊的情況。該電腦模擬程式軟件(EMME/3交通模型)系統會被用作路網的建立及其後的調校和評估。顧問公司深信未來年路網會有決定性的影響，所以亦收集及確定政府未來年擬建公路及基建項目資料，見下文第4章第6條，路網假設及最終路網確定對預測工作極為重要。

步驟四：社會經濟評估 — 河北省及周邊城市的社會及經濟預測是另外一個重要的研究元素。顧問公司對最新的政府公佈資料進行分析及評估。這項工作的目的是要從歷史交通量和社會經濟統計資料找到相互關係，如果資料越多越細、得到的函數關係就越好。

步驟五：交通模型的建立 — 步驟二至四提供了最基本的要素去建立一個交通模型。剩下的工作是設計一個運算系統進行典型的收費公路交通分配法。調校完成的模型可以產生接近現實的交通量及類似現況的交通情況。在未來年研究中，交通量分配表會根據步驟五所得結果進行調整。

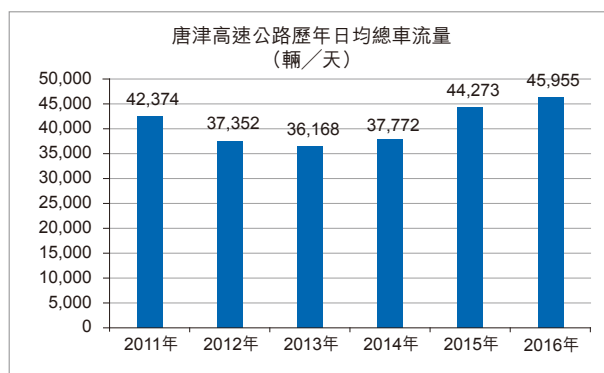
步驟六：交通量及收益預測 — 當未來年路網假設、社會經濟因素、經濟增長及收費表完成後，詳細的交通量及收益研究就可以進行。顧問公司使用經最終校核的交通預測模型進行了詳細的交通和收益預測工作。

### 3 交通量及收益資料的收集和分析

#### 3.1 歷史交通量和收益資料

唐津高速從1996年開通至今已經21年，直至本報告時間其交通構成、模式和車流量已基本趨於穩定。顧問公司總結了2011年至2016年歷年日均總車流量如圖3-1所示。顧問公司從河北唐津高速公路有限公司獲取了2011年至2016年年收益數據，總結如圖3-2所示。

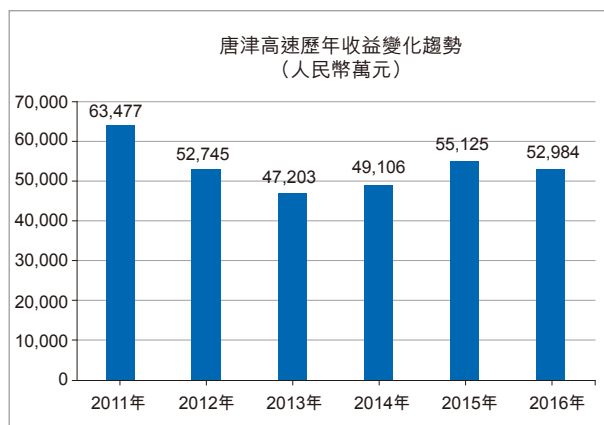
圖3-1唐津高速公路歷年日均總車流量  
(輛/天)



來源：河北唐津高速公路有限公司，2017年

註：日均總車流量指平均每天使用唐津高速交通量的總和，即在唐津高速收費站駛出的交通量、在唐津高速收費站駛入而在非唐津高速駛出的的交通量、以及行駛唐津高速但不在唐津高速收費站駛入和駛出的過境交通量。

圖3-2唐津高速歷年收益變化趨勢  
(人民幣萬元)



來源：河北唐津高速公路有限公司，2017年

### 3.2 站到站交通量數據

顧問公司從河北省高速公路三片區<sup>2</sup>收費結算系統獲取了2016年7月3至9日共7天的站到站車流量數據，這些資料記錄了該時間段內使用河北省高速公路三片區收費系統的所有主要交通信息，包括：出入口時間和出入口站、車型、收費類型、通行費費額、總重(貨車)等。這些數據有助顧問公司進一步了解唐津高速的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離。

利用公路收費信息的站到站數據來獲得高速公路車流分佈的做法具有如下優點：

- 信息由電子設備記錄，無需現場調查，消除對現場交通秩序的干擾和影響；
- 信息直接由河北省高速公路結算中心取得，避免了由於人手輸入資料造成的起終點(O-D)錯誤記錄、編碼錯誤問題，提高了基礎資料的準確性；
- 信息為24小時全天候記錄，取樣率為100%(除去放行車輛和免費車輛)，免除了調查的樣本偏差問題；也不存在人手調查造成的重複抽樣。

### 3.3 補充調查

為了掌握唐津高速現有交通量的流量、流向、交通組成情況，顧問公司於2016年7月

2 一片區為京、津以南地區；二片區為張家口地區；三片區包含承德、唐山和秦皇島。保津高速位於一、二片區，唐津高速位於三片區。

6日(常規工作日，氣候正常)進行了24小時的起終點(O-D)調查、出入口和斷面車流量調查。

起終點(O-D)調查

OD調查採用抽樣調查方式。為了確保調查獲得足夠的抽樣率，顧問公司在5個收費站出入口共訪問了9185輛車，實際抽樣率為24小時調查期內車輛總數的43.4%，除了個別總量較少的車型外，其他所有車型的整體抽樣結果達到滿意程度。顧問公司同時也收集了調查期間河北省高速公路網站到站流水數據，用於和交通調查結果進行校核。

分車型交通量調查

分車型車流量調查包括唐津高速收費站出入口車流量調查和斷面車流量調查兩部分，調查得到的結果將會用於基礎年交通預測結果的校核。該交通調查點結果總結於表格3-1：

表格3-1 交通量調查結果(輛)

調查點	方向	客一	客二	客三	客四	貨一	貨二	貨三	貨四	貨五	合計
豐南西	入口	5468	43	45	48	1173	408	506	200	5672	13563
	出口	4611	44	23	41	1080	484	340	387	4499	11509
田莊	入口	80	52	19	0	1	0	0	7	33	192
	出口	96	1	0	0	49	9	4	4	68	231
唐山南	入口	746	6	5	3	274	92	36	38	361	1561
	出口	822	9	2	3	302	112	28	48	379	1705
唐港	入口	1924	51	22	4	639	443	129	259	1240	4711
	出口	1959	10	12	14	688	198	75	141	1693	4790
唐山東	入口	1984	61	18	6	354	138	34	41	172	2808
	出口	2080	15	13	6	554	70	26	26	147	2937
唐山服務區	唐山—天津	4693	132	5	153	777	165	106	171	3156	9358
	天津—唐山	4536	109	106	153	565	311	319	371	2042	8512

來源：顧問公司，2016年

註：客1、客2、客3、客4分別指1類客車(≤7座)、2類客車(8-19座)、3類客車(20-39座)、4類客車(>39座)；貨1、貨2、貨3、貨4、貨5分別指1類貨車(≤2噸)、2類貨車(2-5(含)噸)、3類貨車(5-10(含)噸)、4類貨車(10-15(含)噸及20英尺集裝箱)、5類貨車(≥15噸及40英尺集裝箱)

#### 4 交通量和收益預測方法

為了對唐津高速未來的交通量和收益的增長進行準確預測，顧問公司建立了一個綜合的社會經濟—交通模型。交通量和收益預測模型中運用的主要技術方法和模型假設條件總結如下：

1. 預測期： 2017年至2023年1月30日。
2. 社會經濟模型： 目的是建立歷史社會經濟指標(主要是GDP)和交通需求之間的關係，預測未來年交通生成；主要內容如下：

模型輸入：

- 歷史社會經濟數據(見下文第4條)
- 歷史交通量數據(見上文第3章)
- 未來社會經濟指標假設(見下文第4條)

模型輸出：

- 未來年交通增長率

3. 交通預測模型： 顧問公司採用了專業的軟件「EMME/3」，用於開發交通預測模型。同時劃分了730個交通分析小區進行經濟分析。交通預測模型的用於基礎年現狀校核，採用合理的交通增長率假設預測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配。主要內容包括：

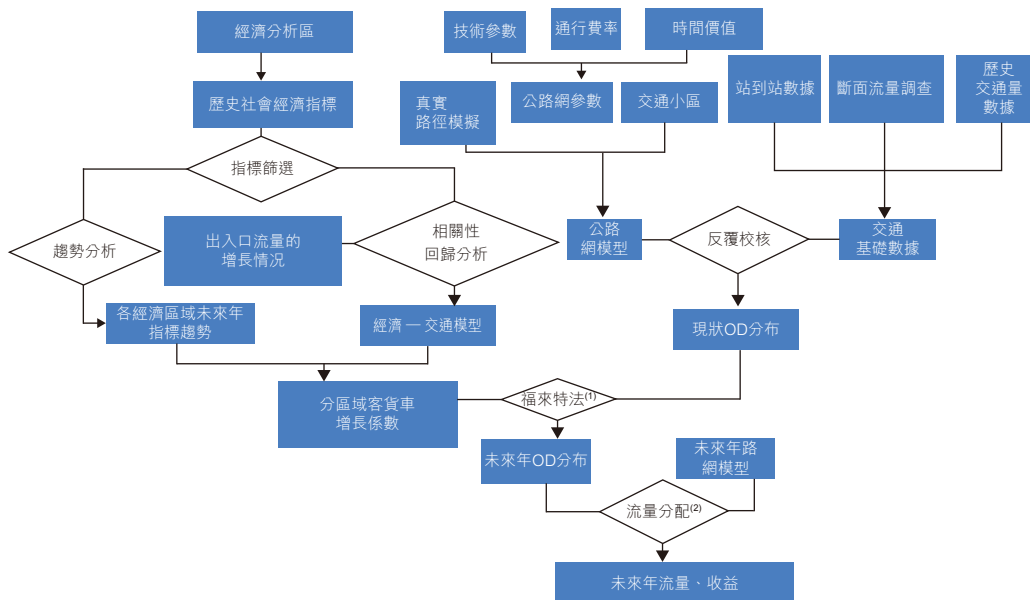
模型輸入：

- 基礎年OD數據(見上文第3章)
- 基礎年模型校核(見下文第5條)
- 未來年交通增長率(見上文第2條)
- 公路網和鐵路網(見下文第6條)
- 標準小汽車換算(見下文第7條)
- 費率(見下文第8條)
- 流量延誤函數和通行能力(見下文第9條)
- 交通分配(見下文第10條)

模型輸出：

- 未來年交通量和通行費收益

圖4-1 交通預測模型技術路線



來源：顧問公司，2016年

附註：

- (1) 指使用出行矩陣於未來年度平衡之數學方法
- (2) 運輸網絡中在起點與終點之間的路徑選擇

#### 4. 社會經濟因素：

為了分析不同經濟參數對交通增長的影響，顧問公司對歷史交通資料與經濟參數(包括GDP、港口吞吐量、人口、汽車擁有量和人均收入)的歷史變化進行了仔細研究。然後對所選擇的經濟參數進行相關分析和回歸分析。最後得出GDP與交通量增長最為相關。

歷史實際GDP增長率如表格4-1所示。對於短期(2017年至2020年)GDP增長情況，唐津高速所在省份，以及有重要OD出行的周圍省份(根據站到站資料)，主要依據中國、相關省份和自治區的歷史增長率和十三五規劃(2016年至2020年)的經濟發展目標預測未來的經濟經濟發展趨勢。

中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市、北京市至2020年的實際GDP目標增長率分別為：6.5%、7.0%、8.0%、6.5%、7.5%、7.5%、6.5%、8.5%和6.5%。

對於長期情況，十三五規劃(2016年至2020年)以後的時期，隨著經濟發展日趨成熟、經濟體量日趨增大，顧問公司假設GDP增長將呈下降趨勢。這與世界其他地方經驗是一致的。中國在2021年至2025年GDP增長率是根據2017年至2020年的增長假設，每五年遞減1.0-2.0%進行預估的，

同時參考了其他全球經濟預測來源，例如經濟合作與發展組織等。各省的經濟增長率根據當地的經濟增長趨勢和發展情況進行調整。未來年GDP增長率假設如下表4-2所示。

表格4-1 歷年GDP年增長率

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2011年至 2015年 平均增長率
河北省	11.3%	9.6%	8.2%	6.5%	6.8%	8.5%
河南省	11.6%	10.1%	9.0%	8.9%	8.3%	9.6%
山西省	12.9%	10.1%	8.9%	4.9%	3.1%	8.0%
山東省	10.9%	9.8%	9.6%	8.7%	8.0%	9.4%
內蒙古自治區	14.3%	11.7%	9.0%	7.8%	7.7%	10.1%
遼寧省	12.1%	9.5%	8.7%	5.8%	3.0%	7.8%
天津市	16.4%	13.8%	12.5%	10.0%	9.3%	12.4%
北京市	8.1%	7.7%	7.7%	7.3%	6.9%	7.5%
中國	9.5%	7.9%	7.8%	7.3%	6.9%	7.9%

來源：到2015年可獲得的資料來自來自中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市、北京市統計年鑒(2012年至2016年)。2011年至2015年GDP平均增長率按不變價格計算。

表格4-2 未來年GDP年增長率假設

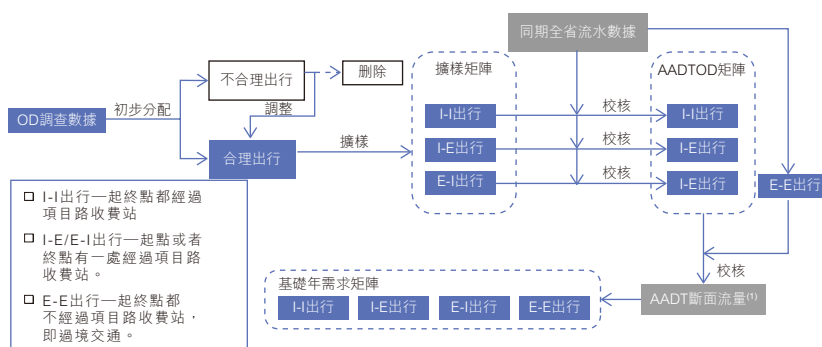
	2011年至2015年 平均增長率	2017年至2020年	2021年至2025年
河北省	8.5%	7.0%	5.5%
河南省	9.6%	8.0%	6.0%
山西省	8.0%	6.5%	5.0%
山東省	9.4%	7.5%	5.0%
內蒙古自治區	10.1%	7.5%	5.5%
遼寧省	7.8%	6.5%	5.0%
天津市	12.4%	8.5%	6.5%
北京市	7.5%	6.5%	5.5%
中國	7.9%	6.5%	5.0%

來源：2017年至2020年資料參考中國、河北省、河南省、山西省、山東省、內蒙古自治區、遼寧省、天津市、北京市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要、經濟合作與發展組織；2021年至2035年資料為顧問公司假設

##### 5. 交通模型校核：

顧問公司根據現狀交通條件，對基礎年模型進行了校核。校核程式如下圖所示。根據校核結果，顧問公司建立之交通模型給出的交通量數據與實際交通量相吻合(誤差在±10%以內)，這說明校準後的模型能夠模擬出行模式和路徑選擇行為。因此模型可以作為預測未來年交通量和通行費收入的基礎。

圖4-2模型校核程序



來源：顧問公司，2016年

附註：

(1) 「AADT」指日均車流量

表格4-3交通量校核結果(單位：輛／高峰小時)

校核點	方向	實際	模型	差異
豐南西主線收費站	入口	1026	1027	0.1%
	出口	970	970	0.0%
田莊收費站	入口	24	24	-0.5%
	出口	20	19	-2.0%
唐山南收費站	入口	118	118	0.7%
	出口	138	139	0.4%
唐港收費站	入口	360	360	0.0%
	出口	328	328	0.1%
唐山東收費站	入口	255	254	-0.7%
	出口	278	276	-0.6%
唐山服務區斷面	天津—唐山	662	662	0.0%
	唐山—天津	611	613	0.3%

來源：顧問公司，2016年

6. 公路網和鐵路網：

在本項目模型基本年路網的建立過程中，顧問公司採用了從河北省高速公路收費結算系統中的路網資料和河北省的高速公路管理局官方網站的高速公路與規劃網圖作為基本參照依據，將公路網絡輸入EMME/3中以建立交通供給模型。主要公路都包括在EMME/3模擬路網中，包含有高速公路和國道。

為了分析河北省未來路網的變化對唐津高速的車流量的影響(誘增或分流)，顧問公司收集了河北省高速公路建設「十三五」規劃及近期建設規劃，確定了2017年至2022年的新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年EMME/3路網中，以評估新開通高速公路對唐津高速的影響。對於2022年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。



根據分析，未來年對唐津高速有比較大影響的年份是2018年、2020年。2018年S51遷安—曹妃甸高速開通，主要分流遷安市往來曹妃甸的方向的車流；2020年S62北戴河機場高速、G1N北京—秦皇島高速遵化至秦皇島段、G1N北京—秦皇島高速大安鎮(津冀界)至平安城段、S53遷西—赤峰高速河北段和S9962秦西高速開通，這些新開通的公路對唐津高速存在的正面分流影響。這些新開通的公路根據其走向、與項目路的距離等因素，在模型計算分析其影響，結果如下表所示。

表格4-4新開通公路交通影響情況

公路名稱	開通年份	對唐津高速 產生交通分流/ 吸引影響
S51：遷安—曹妃甸高速	2018年	交通分流影響
S53：遷西—赤峰高速河北段	2020年	交通吸引影響
G1N：北京—秦皇島高速遵化至秦皇島段	2020年	交通吸引影響
G1N：北京—秦皇島高速大安鎮(津冀界)至平安城段	2020年	交通吸引影響
S72：唐山—廊坊高速唐山段	2020年	交通吸引影響
S62：北戴河機場高速	2020年	交通吸引影響
S9962秦西高速	2020年	交通吸引影響

來源：顧問公司，2017年

註：不在表內的新開通公路同樣在模型中進行了測試，由於其走向的差異或者距離唐津高速較遠，對唐津高速影響較輕微

顧問公司除了考慮河北省未來年規劃公路網，還充分考慮唐津高速周邊的鐵路網建設及規劃情況。

#### 現有鐵路：

張家口—曹妃甸鐵路：北起張家口終點曹妃甸，全長528公里，是連接張家口、承德、唐山的一條新通道，張家口—曹妃甸鐵路的開通，不僅連接了內蒙古地區與河北地區，而且成為了京津冀一體化又一條新路。以貨運為主，兼顧客運。已於2015年12月通車。

天津—秦皇島客運專線：全長261公里，設計時速350公里/小時。全線設天津、軍糧城北、濱海、濱海北、唐山、灤河、盧龍南、北戴河和秦皇島9車站，年客運輸送能力8000萬人。已於2013年12月通車。

#### 規劃鐵路：

唐山—曹妃甸城際鐵路：120公里/小時，雙線，客貨混用，預計2016年年中開工於2018通車。

由於研究的基礎年為2017年，其中張家口—曹妃甸港鐵路和天津—秦皇島客運列車已經運行，它們對唐津高速公路交通的影響已經反映在基礎年。唐山—曹妃甸高速公路對唐津高速公路的影響較小，因為其路線走向與唐津高速公路不同。

7. 標準小汽車轉換系數：在一般其他的交通量預測研究中，在交通模型分析時會將不同類型的車輛轉換為標準小汽車。標準小汽車從本質上是不同交通方式相比小汽車對交通參數（例如車頭時距、速度、密度）的影響。下表給出了顧問公司採用的標準小汽車轉換系數。

表格4-5小汽車轉換系數

車型	編號	名稱	轉換系數
客車	1	1類客車	1.0
	2	2類客車	1.5
	3	3類客車	2.0
	4	4類客車	2.5
貨車	5	1類貨車	1.5
	6	2類貨車	2.0
	7	3類貨車	2.5
	8	4類貨車	2.5
	9	5類貨車	3.0

來源：顧問公司，2016年

8. 收費費率：河北省物價局、河北省財政廳（冀價行費字[2005]66號文件：高速公路收費標準）確定了省內不同的收費公路存在不一致的收費機制（元/車公里）。基本收費標準和計重收費標準（僅用於貨車）分別如表4-6和表4-7所示。在本次研究中，顧問公司在基本方案中假設此收費標準將持續推行直至唐津高速營運期結束。

表格4-6唐津高速基本收費標準（人民幣元/公里）

1類	2類	3類	4類	5類
0.5	0.88	1.38	1.7	人民幣0.11元/ 噸公里

來源：河北唐津高速公路有限公司，2016年

註：1類：貨車（≤2噸），客車（≤7座）；2類：貨車（2-5噸），客車（8-19座）；3類：貨車（5-10噸），客車（20-39座）；4類：貨車（10-15噸），客車（≥40座）；5類：貨車（≥15噸）

表格4-7唐津高速計重收費標準

	類別	收費標準
標準載重	基本費率	人民幣0.08元／噸公里
	≤10噸	人民幣0.08元／噸公里
	10-49噸	按基本費率線性遞減到基本費率的55%計費
	>49噸	人民幣0.044元／噸公里

來源：河北唐津高速公路有限公司，2016

超限懲罰：超限0-30%部分按基本費率計費；超限30%-100%部分按基本費率1倍線性遞增至6倍計費；超限100%以上部分按基本費率的16倍計費。對於重量>55噸的貨車按基本費率的16倍計費。

對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行

根據在2012年7月24日發佈的《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在高速公路行駛的小型客車可於春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日免費通行，免費通行的車輛類別為行駛收費公路的7座以下(含7座)載客車輛，包括摩托車。此優惠方案適用於政府批准的所有高速公路，包括唐津高速公路。

根據《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，全國所有收費公路全部納入鮮活農產品運輸「綠色通道」網絡範圍，對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行。

為評估此優惠方案每年所影響的平均日數，顧問公司參考了《關於修改〈全國年節及紀念日放假辦法〉的決定》，假設未來年春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日的休假日數合共為20天。此外，顧問公司也考慮運輸綠色通道政策，將作為計算未來年優惠方案對保津高速流量及收益影響的依據。顧問公司假設這些優惠方案將持續推行直至唐津高速營運期結束。

### 9. 流量延誤函數和公路通行能力

基礎年京哈互通至豐南互通路段通行能力為80,194(PCU／天)，相當於41,458(輛／天)，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

基礎年豐南互通至豐南西主線收費站路段通行能力為120,145(PCU／天)，相當於62,187(輛／天)，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通擁擠度變化。唐津高速在基礎年的擁擠度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過「容量約束」的交通分配來估計車速。

對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準(設計車速)、車型構成及交通量時間分佈(高峰小時系數)。針對唐津高速，其設計車速為120公里／小時，服

務水平等級C ( $0.55 \leq \text{飽和度} \leq 0.75$ )，根據《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為1650 (pcu/車道/小時)，唐津高速高峰小時系數PHF = 8.24% (來自調查資料和站到站流水資料計算)。

根據上述參數，計算得到基礎年京哈互通至豐南互道路段斷面通行能力為80,194 (PCU/天)，唐津高速小汽車平均換算系數為1.932 (pcu/輛) (來自調查資料和站到站流水資料計算)，相當於41,458 (輛/天)。基礎年豐南互通至豐南西主線收費站路段斷面通行能力為120,145 (PCU/天)，相當於62,187 (輛/天)。然而，未來年唐津高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的通行能力。因此未來年唐津高速公路的斷面通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

## 10. 交通分配

本項目採用「綜合成本」作為公路使用者路徑選擇的決定因素，以此進行車流量平衡分配。所謂「綜合成本」下的車流量分配，即綜合考慮影響公路車輛路徑選擇的所有成本因素，如行車時間、行車距離、行車成本和通行費成本等。

顧問公司採用的交通分配方法是用來衡量一般駕駛人願意付費的程度。在過程中考慮了唐津高速公路與競爭路線的速度與擁擠程度。在出行矩陣中每兩個區之間的出行將被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個反覆的過程，在每一次的循環中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。例如，假設有兩條相同級數及里程的公路，但在該循環分配的交通量不同，則交通量較低的那條公路將被選擇。在下一次循環，這兩條公路的相對綜合成本可能又不一樣而新的分配就會取決於新的相對綜合成本。這個程式會反覆進行，直到路網上的交通量達到一個平衡狀態為止。根據收費費率、路段流量、出行距離可計算得到唐津高速通行費收益。

## 5 交通量和收益預測結果

基於以上研究以及第4章的關鍵假設條件，把2016年作為基礎年份。交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年(在此期間會對未來高速公路網變化對唐津高速產生的影響進行評估)，其後直至運營期的最後一年。

本次預測除了基本方案以外，我司還測試一系列敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1各方案假設情況表

方案	主要影響因素
(1) 基本方案	根據第4章的假設條件；
(2) 敏感性測試1	在基本方案基礎上，社會經濟增長情況相對第4章的假設下調10%的測試；
(3) 敏感性測試2	在基本方案基礎上，社會經濟增長情況相對第4章的假設上調10%的測試；
(4) 敏感性測試3	在基本方案基礎上，收費率每5年上調5%

來源：顧問公司，2017年

### 5.1 基本方案

根據以上研究，2017年至2023年唐津高交通量和收益預測結果如表格5-2和表格5-3。

表格5-2唐津高速公路日均車流量(基本方案)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(1)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(2)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	50,879	41.3%	58.7%	22,764	43.5%	56.5%	10.7%
2018年 <sup>(2)</sup>	56,392	41.2%	58.8%	25,181	43.7%	56.3%	10.8%
2019年	61,480	42.4%	57.6%	27,435	44.7%	55.3%	9.0%
2020年 <sup>(3)</sup>	68,414	42.9%	57.1%	30,551	44.9%	55.1%	11.3%
2021年	75,035	43.4%	56.6%	33,357	45.1%	54.9%	9.7%
2022年	80,733	44.1%	55.9%	35,826	45.7%	54.3%	7.6%
2023年	85,340	44.6%	55.4%	37,798	46.3%	53.7%	5.7%

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用唐津高速交通量的總和，即在唐津高速收費站駛出的交通量、在唐津高速收費站駛入而在非唐津高速駛出的的交通量、以及行駛唐津高速但在唐津高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(2)S51：遷曹高速開通；(3)S62：北戴河機場高速、G1N：京秦高速遵化至秦皇島段、S53：遷西至赤峰高速河北段和S9962開通；

表格5-3唐津高速公路通行費年底收益預測(基本方案)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收益 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,607,596	586,772,711	11.0%	15,927,576
2018年	1,776,088	648,272,290	10.5%	17,690,445
2019年	1,911,982	697,873,472	7.7%	19,747,930
2020年	2,130,561	779,785,154	11.4%	21,588,516
2021年	2,323,903	848,224,441	9.1%	23,079,803
2022年	2,479,457	905,001,879	6.7%	23,971,110
2023年 <sup>(4)</sup>	2,598,468	77,954,032	4.8%	8,447,172

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)預測期至2023年1月30日。

## 5.2 敏感性測試1

表格5-4和表格5-5為第四章列出的社會經濟增長率指標下調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-4唐津高速公路日均車流量(敏感性測試1)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	50,389	41.5%	58.5%	22,522	43.7%	56.3%	9.6%
2018年 <sup>(2)</sup>	55,144	41.7%	58.3%	24,571	43.9%	56.1%	9.4%
2019年	59,456	42.6%	57.4%	26,463	45.0%	55.0%	7.8%
2020年 <sup>(3)</sup>	65,561	43.1%	56.9%	29,331	45.2%	54.8%	10.3%
2021年	71,555	43.6%	56.4%	31,841	45.5%	54.5%	9.1%
2022年	76,791	44.3%	55.7%	34,058	46.1%	53.9%	7.3%
2023年	80,905	44.8%	55.2%	35,782	46.7%	53.3%	5.4%

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用唐津高速交通量的總和，即在唐津高速收費站駛出的交通量、在唐津高速收費站駛入而在非唐津高速駛出的的交通量、以及行駛唐津高速但不在唐津高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(2)S51：遷曹高速開通；(3)S62：北戴河機場高速、G1N：京秦高速遵化至秦皇島段、S53：遷西至赤峰高速河北段和S9962開通；

表格5-5唐津高速通行費收益預測(敏感性測試1)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收益 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,588,333	579,741,371	9.7%	15,819,123
2018年	1,727,872	630,673,179	8.8%	17,329,641
2019年	1,836,699	670,395,172	6.3%	19,167,627
2020年	2,037,389	745,684,238	10.9%	21,165,214
2021年	2,207,808	805,849,865	8.4%	22,719,832
2022年	2,344,636	855,792,240	6.2%	23,948,993
2023年 <sup>(4)</sup>	2,445,740	73,372,191	4.3%	8,529,615

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天。該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2023年1月30日。

## 5.3 敏感性測試2

表格5-6和表格5-7為第四章列出的社會經濟增長率指標上調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6唐津高速公路年度日均車流量(敏感性測試2)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	51,279	41.2%	58.8%	22,954	43.5%	56.5%	11.6%
2018年 <sup>(2)</sup>	57,010	41.2%	58.8%	25,501	43.6%	56.4%	11.2%
2019年	62,853	42.2%	57.8%	28,050	44.5%	55.5%	10.2%
2020年 <sup>(3)</sup>	71,335	42.8%	57.2%	31,841	44.7%	55.3%	13.5%
2021年	78,286	43.2%	56.8%	34,925	44.8%	55.2%	9.7%
2022年	84,558	43.9%	56.1%	37,708	45.4%	54.6%	8.0%
2023年	89,691	44.4%	55.6%	39,978	45.9%	54.1%	6.1%

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用唐津高速交通量的總和，即在唐津高速收費站駛出的交通量、在唐津高速收費站駛入而在非唐津高速駛出的的交通量、以及行駛唐津高速但不在唐津高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(2)S51：遷曹高速開通；(3)S62：北戴河機場高速、G1N：京秦高速遵化至秦皇島段、S53：遷西至赤峰高速河北段和S9962開通；

表格5-7唐津高速公路年度通行費收益預測(敏感性測試2)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,622,341	592,154,586	12.1%	16,035,825
2018年	1,798,965	656,622,296	10.9%	17,878,119
2019年	1,959,010	715,038,827	8.9%	20,092,315
2020年	2,228,434	815,606,715	13.8%	21,992,088
2021年	2,442,229	891,413,478	9.6%	23,303,029
2022年	2,621,784	956,951,060	7.4%	23,830,169
2023年 <sup>(4)</sup>	2,761,112	82,833,355	5.3%	8,417,052

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)預測期至2023年1月30日。

#### 5.4 敏感性測試3

由於費率提高是對全省的所有高速公路同步進行，因此不會造成交通量在不同公路之間分流，因此預測的交通量與基本方案一致。按照表格5-1的假設條件，基於模型預測得到的斷面交通量和統計得到的基礎年各車型平均通行費率，並假設2016年基礎年分析未來年的通行費率每5年上調5%(例如2021年)，預測得到未來年的路費收入如表格5-8所示。該結果已經將節假日通行的免費小汽車收益分開顯示。

表格5-8唐津高速公路通行費收益預測(敏感性測試3)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,607,596	586,772,711	11.0%	15,927,576
2018年	1,776,088	648,272,290	10.5%	17,690,445
2019年	1,911,982	697,873,472	7.7%	19,747,930
2020年	2,130,561	779,785,154	11.4%	21,588,516
2021年 <sup>(4)</sup>	2,440,098	890,635,663	14.5%	24,233,793
2022年	2,603,430	950,251,973	6.7%	25,169,665
2023年 <sup>(5)</sup>	2,728,391	81,851,734	4.8%	8,869,530

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2023年的每一年之間為同比增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)費率上調5%。(5)預測期至2023年1月30日。

## 6 結論

唐津高速公路既是連接東北地區與華東、華南地區的快速通道，也是唐山市(曹妃甸港和京唐港)和天津市(天津港)對外的高速公路通道之一。帶動和促進了天津、唐山、秦皇島等地的經濟快速持續發展。

本次交通量及通行費收益預測的預測年限為2017年至2023年1月30日。基本方案預測結果如下：

- 1) 唐津高速從2017至2023年1月30日，於各自期間，唐津高速日均總車流量從50,879輛/天增長到85,340輛/天，期間增長了67.7%；
- 2) 同期唐津高速的通行費收益從2017年人民幣5.9億元/年增長到2022年的人民幣9.1億元/年，2017至2023年1月30日間的收益總額達到人民幣45.4億元。

顧問公司報告中收集的資料包括，首先是直接調研資料，例如在各個收費站調查的資料；其次是間接調研資料，例如從項目公司獲取數據資料；以及一些第三方資料，例如從政府或者官方部門收集的資料。

顧問公司報告中的研究技術路線包括數據資料收集、交通調查資料分析、未來年交通量和通行費收益預測。交通經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長趨勢、交通發展規劃和唐津高速相關地區的發展規劃。顧問公司運用了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。然而基於各種原因，對於任何收費公路的交通量與收益的預測都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間一定會



有出入。此外，此報告中所提出的交通量與收益預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中預測值與實際結果也可能由於其他因素而導致差異。因此，本研究公司雖竭力確保所提供資料的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損害承擔任何責任。

此致

梁偉聰  
*BEng, MSc, MFin, MHKIE, MCILT*  
項目總監  
代表  
施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
謹啟

2017年6月27日

梁先生是專業特許規劃及工程師，在行業內擁有超過20年經驗，主要包括運輸策略規劃、交通工程、交通需求模型、交通運輸總體規劃、以及香港、南韓和中國等地的收費公路的交通及收益預測。

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(獨立交通顧問公司)針對長益高速公路進行交通量研究以併入本招股章程，以下內容摘自相關報告文本。



施偉拔諮詢(深圳)有限公司，  
中華人民共和國深圳市  
羅湖區嘉賓路2018號  
深華商業大廈1703室

勁投國際控股有限公司  
尖沙咀廣東道9號港威大廈  
第6座5樓501室  
致公司董事

敬啟者，

### 湖南省長益高速公路

#### 交通量和收益預測研究(摘要簡本)

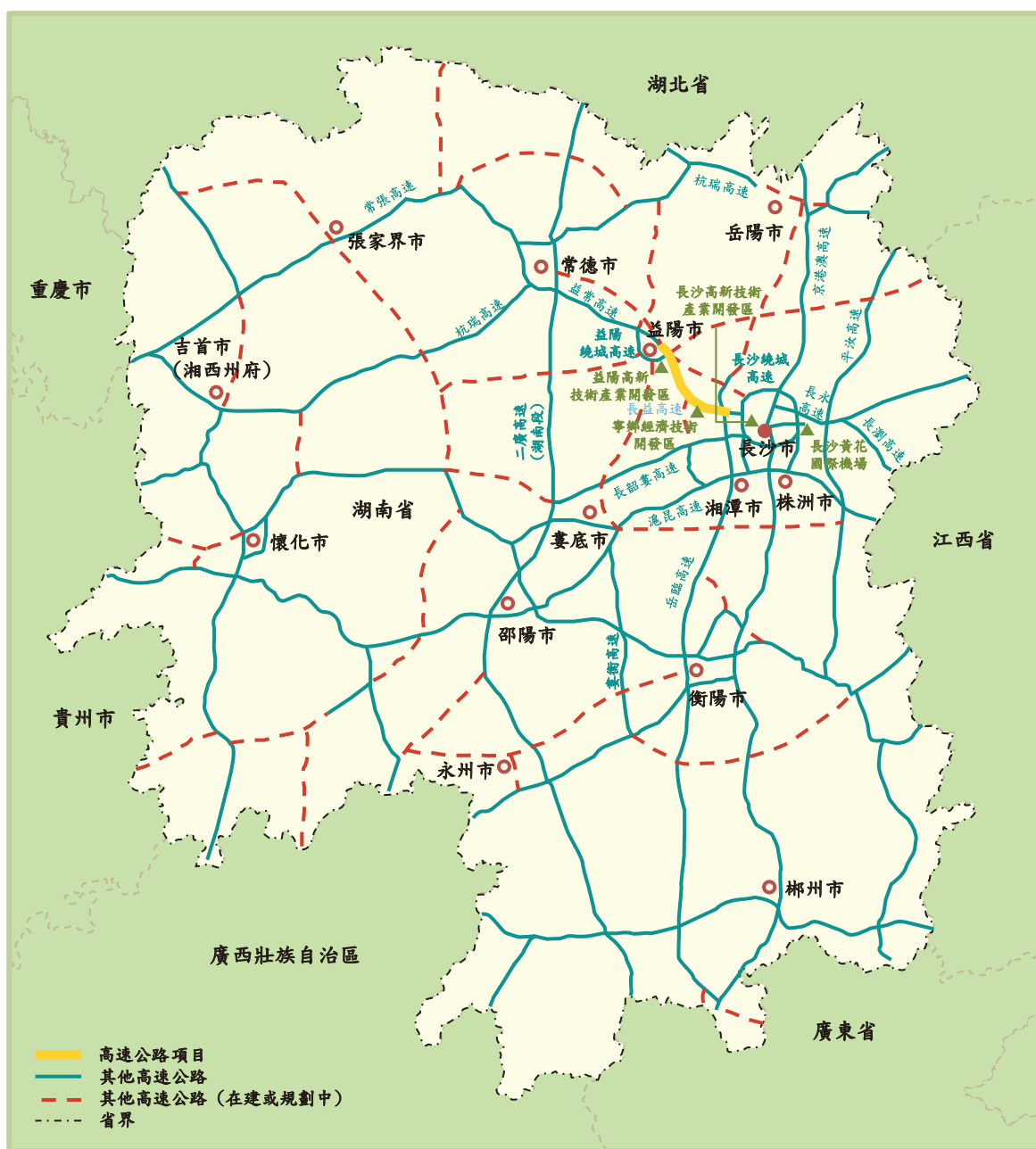
施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「顧問公司」)受勁投國際控股有限公司委託，針對湖南省長沙至益陽高速公路(「項目路」)進行獨立交通量、通行費收益預測研究。

顧問公司在編製交通量和路費收入預測報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。本報告的研究結果摘要如下：

### 1 概述

國家高速公路G5513長沙—益陽高速公路(「長益高速」)是湖南省最重要的東西向交通走廊之一。它連接兩個重要城市長沙市和益陽市，是長沙和張家界之間的主要連接線路，其中張家界是第一個國家級森林公園和湖南省重要旅遊景點。長益高速連接三個國家級經濟開發區，是長沙—永安高速公路與長沙—黃花國際機場的重要連接線。長益高速位置示意圖見圖1-1。

圖1-1長益高速地理位置示意圖



### 路線

長益高速全長**68.9**公里，連接湖南省會長沙市和湖南省重要城市益陽市。它也是長沙至張家界的主要連接線，其中張家界是第一個國家級森林公園和湖南省重要旅遊景點。此外，長益高速公路還與長沙高新技術產業開發區，寧鄉經濟技術開發區和益陽高新技術產業開發區等三個國家級經濟開發區相連，並且受益於這些開發區的貨運和物流運輸量的增加。長益高速公路前往長沙—永安高速公路及長沙黃花國際機場的駕駛者提供了方便。

長益高速為全封閉的高速公路<sup>1</sup>，設有七個收費站和兩座互通式立交，現已全部投入使用。長益高速雙向四車道，設計車速**120**公里／小時，最高車速限制為**120**公里／小時。

長益高速於**1998**年建成通車並開始收費，現全線投入營運。

### 終點和主要連接點

- **長沙市，寧鄉縣和益陽市**：長益高速延伸到長沙—株洲—湘潭地區的各大城市，包括湖南省省會長沙市，寧鄉縣和益陽市，並受益於來往湖南省和重慶市之間的車流量。長益高速影響區域內的主要經濟驅動產業包括食品加工業，先進機械設備業以及其他高新技術產業，旅遊業和現代農業。
- **國家經濟開發區**：長益高速連接長沙高新技術產業開發區，寧鄉經濟技術開發區和益陽高新技術產業開發區三個國家級開發區。預計長益高速公路將受益於這些開發區的貨運量和物流運輸量的增加。
- **機場和主幹路**：長益高速公路連接長沙—永安高速公路和長沙黃花機場。此外，長益高速公路連接兩條國家幹線公路，其中一條向西連接益陽市，常德市，張家界市和重慶市，另外一條向東連接南昌市和杭州市。長益高速連接的主要主幹路包括益寧城際幹道，金洲大道和國道G319。
- **長沙—張家界高速公路及主要連接公路**：長益高速是長沙—張家界高速公路的一部分，並連接岳陽—臨武高速公路和益陽繞城高速公路。

1 全封閉高速公路：出入口受到控制的高速公路。收費站設置於入口和出口處。

### 現有的競爭公路／鐵路

- 二連浩特—廣州高速公路(湖南段)：二連浩特—廣州高速公路(湖南段)於2016年底投入營運後，部分原來使用長益高速和益陽高速的貨車分流至二連浩特—廣州高速公路(湖南段)，分流主要為常德市以北省外至永州市以南省外的貨車。

### 互通式立交

長益高速目前擁有兩座互通式立交，分別連接岳陽—臨武高速和益陽繞城高速，將長益高速連接至湖南省人口規模較大的城市。

## 2 技術路線

具體技術路線和工作步驟如下所述：

*步驟一：工作動員及資料收集*—顧問公司首先搜集一切長益高速交通量和收益有關的資料，包括湖南省、長沙市、益陽市、常德市以及長益高速鄰近其他地區的經濟增長趨勢、運輸發展規劃、和未來產業發展規劃。

*步驟二：基礎年交通情況的分析*—根據收集所得的數據，對長益高速周邊地區的現狀經濟及產業發展進行總結。通過分析歷史資料和收集到的特徵流水數據，推算得到長益高速的2017年平均日交通量。時間價值及營運成本也會一併在這階段估算。

*步驟三：交通模型的路網建立*—此項目工作是為了建立一個電腦模擬程式去展現現在交通走廊的情況。該電腦模擬程式軟件(EMME/3交通模型)系統會被用作路網的建立及其後的調校和評估。顧問公司深信未來年路網會有決定性的影響，所以亦收集及確定政府未來年擬建公路及基建項目資料，見下文第4章第6條「路網」，路網假設及最終路網確定對預測工作極為重要。

*步驟四：社會經濟評估*—湖南省及周邊城市的社會及經濟預測是另外一個重要的研究元素。顧問公司對最新的政府公佈資料進行分析及評估。這項工作的目的是要從歷史交通量和社會經濟統計資料找到相互關係，如果資料越多越細、得到的函數關係就越好。

*步驟五：交通模型的建立*—步驟二至四提供了最基本的要素去建立一個交通模型。剩下的工作是設計一個運算系統進行典型的收費公路交通分流分配法。調校完成的模型可

以產生接近現實的交通量及類似現況的交通情況。在未來年研究中，交通量分配表會根據步驟五所得結果進行調整。

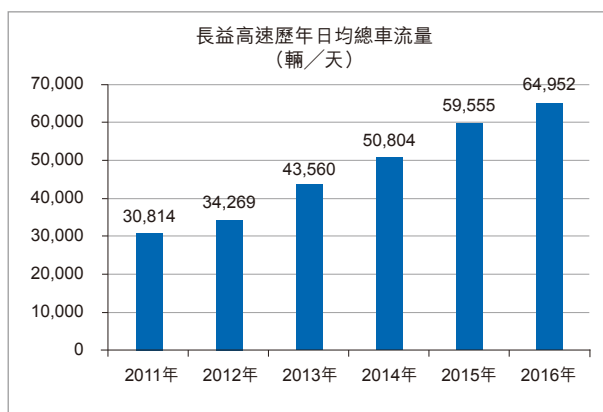
步驟六：交通量及收益研究 — 當未來年路網假設、社會經濟元素、經濟增長及收費表完成後，詳細的交通量及收益研究就可以進行。顧問公司使用經最終校核的交通預測模型進行了詳細的交通和收益預測工作。

### 3 交通量及收益數據的收集和分析

#### 3.1 歷史交通量和收益數據

長益高速於1998年開通至今已經18年，其交通構成、模式和流量已基本穩定。顧問公司總結了2011年至2016年長益高速歷史日均總車流量如圖3-1所示。顧問公司從湖南長益高速公路有限公司獲取了2011年至2016年長益高速歷年收益數據，總結如圖3-2所示。

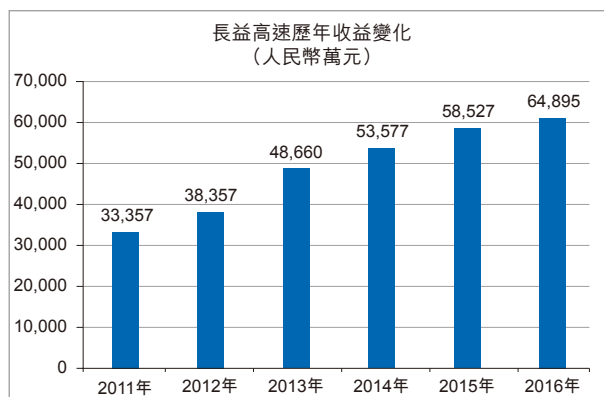
圖3-1長益高速歷年日均總車流量  
(輛/天)



來源：湖南長益高速公路有限公司，2017年

註：日均總車流量指平均每天使用長益高速交通量的總和，即在長益高速收費站駛出的交通量、在長益高速收費站駛入而在非長益高速駛出的的交通量、以及行駛長益高速但不在長益高速收費站駛入和駛出的過境交通量。

圖3-2長益高速歷年收益變化  
(人民幣萬元)



來源：湖南長益高速公路有限公司，2017年

### 3.2 站到站交通量數據

顧問公司從湖南省高速公路收費結算系統獲取了2016年7月11至17日的全省站到站車流量水數據，以及2016年6月19至25日全省站到站車流量水數據。這些數據記錄了該時間段內湖南省高速公路聯網系統的所有車輛信息，包括：出入口時間和出入口站、車型、收費類型、通行費費額、總重(貨車)等。這些數據有助顧問公司進一步了解長益高速的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離。

利用公路收費資訊的站到站數據來獲得高速公路車流分佈的做法具有如下優點：

- 信息由電子設備記錄，無需現場調查，消除對現場交通秩序的干擾和影響；
- 信息直接由湖南省高速公路收費結算系統取得，避免了由於人手輸入資料造成的起終點(O-D)錯誤記錄、編碼錯誤問題，提高了基礎資料的準確性；
- 信息為24小時全天候記錄，取樣率為100%，免除了調查的樣本偏差問題；也不存在人手調查造成的重複抽樣。

### 3.3 補充調查

為了掌握長益高速現有交通量的流量、流向、交通組成情況，顧問公司於2016年7月13日(常規工作日，氣候正常)進行了24小時的起終點(O-D)調查、出入口和斷面車流量調查。

起終點(O-D)調查

OD調查採用抽樣調查方式。為了確保調查獲得足夠的抽樣率，顧問公司在7個收費站出口共訪問了19,862輛車，實際抽樣率為24小時調查期內車輛總數的40.2%。除了個別總量較少的車型外，其他所有車型的整體抽樣結果達到滿意程度。顧問公司同時也收集了調查期間湖南省公路網的站到站流水數據，用於和交通調查結果進行校核。

分車型交通量調查

分車型車流量調查包括長益高速收費站出入口車流量調查和斷面車流量調查兩部分，調查得到的結果將會用於基礎年交通模型的校核。該交通調查點結果總結於表格3-1：

表格3-1交通量調查結果(輛)

調查點	方向	客1	客2	客3	客4	貨1	貨2	貨3	貨4	貨5
長沙西	入口	21125	195	467	412	1448	332	283	122	637
友仁	入口	392	1	1	0	23	4	0	1	7
關山	入口	1629	10	8	2	129	33	18	14	60
金洲	入口	1601	19	30	18	212	38	23	15	133
寧鄉	入口	5284	14	103	29	529	68	141	22	270
泉交河	入口	657	16	22	23	91	17	14	17	13
朝陽	入口	6128	21	252	115	484	77	85	28	223
寧鄉服務區	長沙—益陽	13525	869	339	897	1072	580	342	250	638
寧鄉服務區	益陽—長沙	16885	806	531	955	1174	454	316	333	538
益陽服務區	長沙—益陽	9678	490	294	541	744	311	264	311	451
益陽服務區	益陽—長沙	11757	237	492	527	912	784	566	472	396

來源：顧問公司，2016年

註：客1、客2、客3、客4分別指1類客車(≤7座)、2類客車(8-19座)、3類客車(20-39座)、4類客車(>39座)；貨1、貨2、貨3、貨4、貨5分別指1類貨車(≤2噸)、2類貨車(2-5(含)噸)、3類貨車(5-10(含)噸)、4類貨車(10-15(含)噸及20英尺集裝箱)、5類貨車(≥15噸及40英尺集裝箱)

#### 4 基本方法和關鍵預測

為了對長益高速未來的交通量和收益的增長進行準確預測，顧問公司建立了一個綜合的社會經濟—交通模型。交通量和收益預測模型中運用的主要技術方法和模型假設條件總結如下：

1. 預測期：2017年至2024年10月13日。
2. 社會經濟模型：目的是建立歷史社會經濟指標(主要是GDP)和交通需求之間的關係，預測未來年交通生成；主要內容如下：

##### 模型輸入：

- 歷史社會經濟數據(見下文第4條)



- 歷史交通量數據(見上文第3章)
- 未來社會經濟指標假設(見下文第4條)

模型輸出：

- 未來年交通增長率

3. 交通預測模型：

顧問公司採用了專業的軟件「EMME/3」，用於開發交通預測模型。同時劃分了909個交通小區進行經濟分析。交通預測模型的用於基礎年現狀校核，採用合理的交通增長率假設預測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配。主要內容包括：

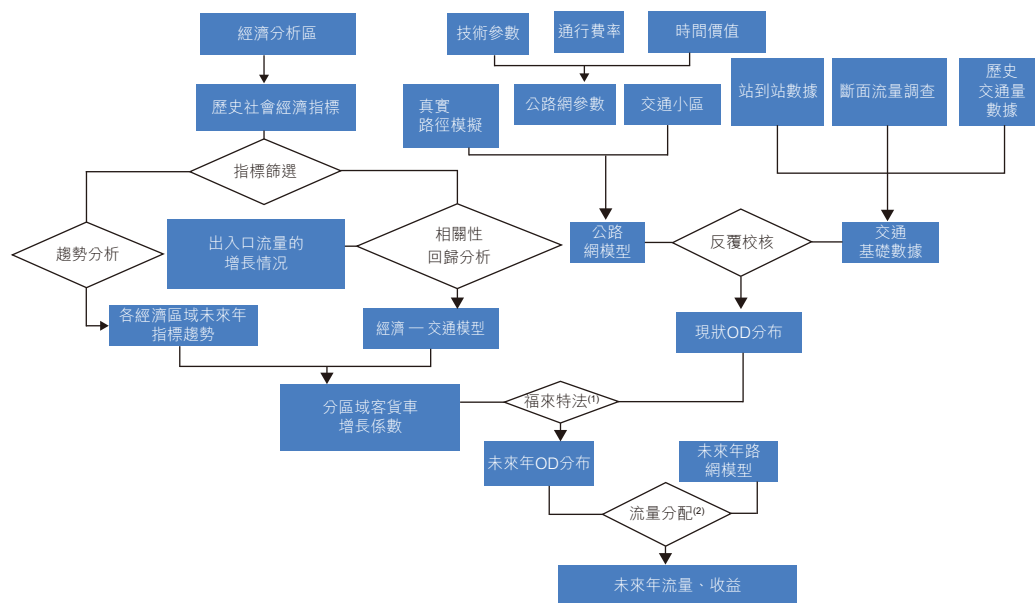
模型輸入：

- 基礎年OD數據(見上文第3章)
- 基礎年模型校核(見下文第5條)
- 未來年交通增長率(見上文第2條)
- 路網及鐵路網(見下文第6條)
- 標準小汽車換算(見下文第7條)
- 費率(見下文第8條)
- 流量延誤函數和通行能力(見下文第9條)
- 交通分配(見下文第10條)

模型輸出：

- 未來年交通量和通行費收益：

圖4-1 交通預測模型技術路線



來源：顧問公司，2016年

附註：

- (1) 指使出行矩陣於未來年度平衡之數學方法
- (2) 運輸網絡中在起點與終點之間的路徑選擇

## 4. 社會經濟因素：

為了分析不同經濟參數對交通增長的影響，顧問公司對歷史交通資料和經濟參數(包括GDP、人口、汽車擁有量和人均收入)的歷史變化進行了仔細研究。然後對所選擇的經濟參數進行相關分析和回歸分析。最後得出GDP與交通量增長最為相關。

歷史實際GDP增長率如表格4-1所示。對於短期(2017–2020年)GDP增長情況，長益高速所在省份，以及有重要OD出行的周圍省份(根據站到站資料)，主要依據中國、相關省份和自治區的歷史增長率和「十三五」規劃(2016–2020年)的經濟發展目標預測未來的經濟經濟發展趨勢。

中國、湖南省、湖北省、江西省、廣東省、廣西壯族自治區、重慶市和貴州省至2020年的實際GDP目標增長率分別為：6.5%、8.5%、9.0%、8.5%、7.0%、7.5%、9.0%和10.0%。

對於長期情況，「十三五」規劃(2016–2020年)以後的時期，隨著經濟發展日趨成熟、經濟體量日趨增大，顧問公司假設GDP增長將呈下降趨勢。這與世界其他地方經驗是一致的。中國在2021–2025年的GDP增長率是根據2017–2020年的增長率假設，每五年遞減1.0–2.0%進行預估的，同時參考了其他全球經濟預測來源，例如經濟合作與發展組織等。各省的經濟增長率根據當地的經濟增長趨勢和發展情況進行調整。未來年GDP增長率假設如下表4-2所示。

表格4-1各經濟分析區歷年GDP年增長率

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2011年至 2015年 平均增長率
湖南省 .....	12.8%	11.3%	10.1%	9.5%	8.5%	10.4%
湖北省 .....	13.8%	11.3%	10.1%	9.7%	8.9%	10.8%
江西省 .....	12.5%	11.0%	10.1%	9.7%	9.1%	10.5%
廣東省 .....	10.0%	8.2%	8.5%	7.8%	8.0%	8.5%
廣西壯族自治區 .....	12.3%	11.3%	10.2%	8.5%	8.1%	10.1%
重慶市 .....	16.4%	13.6%	12.3%	10.9%	11.0%	12.8%
貴州省 .....	15.0%	13.6%	12.5%	10.8%	10.7%	12.5%
中國 .....	9.5%	7.9%	7.8%	7.3%	6.9%	7.9%

來源：到2015年可獲得的資料來自中國、湖南省、湖北省、江西省、廣東省、廣西壯族自治區、重慶市、貴州省統計年鑒(2012年至2016年)。2011年至2015年GDP平均長率按不變價格計算。

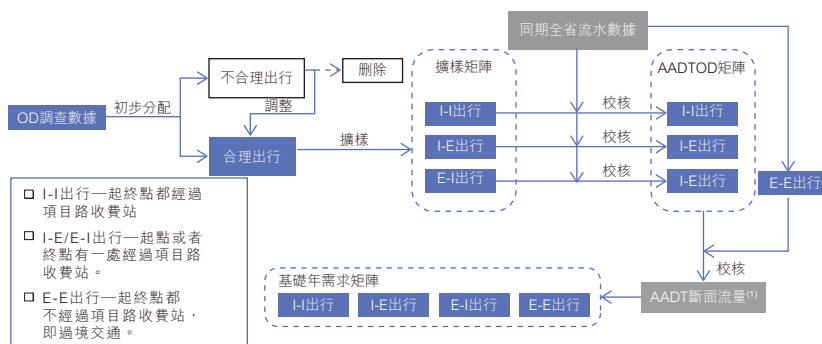
表格4-2各經濟分析區未來年GDP年增長率假設

	2011年至2015年	2017年至2020年	2021年至2025年
	平均增長率		
湖南省	10.4%	8.5%	7.0%
湖北省	10.8%	9.0%	7.0%
江西省	10.5%	8.5%	7.0%
廣東省	8.5%	7.0%	6.0%
廣西壯族自治區	10.1%	7.5%	6.0%
重慶市	12.8%	9.0%	7.0%
貴州省	12.5%	10.0%	7.0%
中國	7.9%	6.5%	5.0%

來源：2017年至2020年數參考據中國、湖南省、湖北省、江西省、廣西壯族自治區、重慶市、貴州省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要、經濟合作與發展組織；2021年至2025年資料為顧問公司假設

5. 交通模型校核：顧問公司根據現狀交通條件，對基礎年模型進行了校核。校核程式如下圖所示。根據校核結果，顧問公司建立之交通模型給出的交通量數據與實際交通量相吻合(大部分誤差在±10%以內)，這說明校準後的模型能夠類比出行模式和路徑選擇行為。因此模型可以作為預測未來年交通量和通行費收入的基礎。

圖4-2交通預測模型校核程式



來源：顧問公司，2016年

附註：

(1) 「AADT」指日均車流量

表格4-3 交通量校核結果(單位：輛／高峰小時)

校核點	方向	實際	模型	差異
長湘—友仁	長沙—益陽	2495	2566	2.86%
	益陽—長沙	2447	2465	0.75%
友仁—關山	長沙—益陽	2468	2538	2.82%
	益陽—長沙	2353	2434	3.48%
金洲—寧鄉	長沙—益陽	2219	2271	2.34%
	益陽—長沙	1998	2133	6.78%
寧鄉—泉交河	長沙—益陽	1929	1959	1.53%
	益陽—長沙	1863	1870	0.39%
泉交河—蘇家壩	長沙—益陽	1766	1845	4.47%
	益陽—長沙	1745	1789	2.49%
朝陽—終點	長沙—益陽	1288	1324	2.83%
	益陽—長沙	1261	1300	3.07%
長沙西站	入口	2177	2242	3.01%
	出口	2068	2142	3.55%
友仁站	入口	45	49	10.47%
	出口	50	46	-6.51%
關山站	入口	147	165	11.82%
	出口	154	150	-2.57%
金洲站	入口	207	226	9.14%
	出口	213	206	-3.23%
寧鄉站	入口	534	504	-5.60%
	出口	524	553	5.55%
泉交河站	入口	160	146	-8.50%
	出口	173	179	3.59%

來源：顧問公司，2016年

#### 6. 路網及鐵路網：

在本項目模型基礎年路網的建立過程中，顧問公司採用了從長益公司獲取的湖南省高速公路路網圖作為基本參照依據，將道路網路輸入EMME/3中以建立交通供給模型。主要道路都包括在EMME/3模擬路網中，包含有高速公路和國道。

為了分析湖南省未來路網的變化對長益高速的車流量的影響(誘增或分流)，顧問公司收集了湖南省高速公路建設「十三五」規劃及近期建設規劃，確定了2017年至2022年的新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年EMME/3路網中，以評估新開通高速公路對長益高速的影響。對於2022年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。

根據分析，未來年對長益高速有比較大影響的年份是2018年、2020年、2021年。益陽—婁底高速預計2017年底開通，2018年起，原經過長益高速簡家坳樞紐—朝陽站—

段的部分車輛將分流到益婁一段；長沙—益陽高速複線預計2019年底開通，2020年起，原經過長益高速起點—終點的一部分車輛將分流到長益高速複線；益陽—常德高速複線預計2020年底開通，2021年起，原經過長益高速起點—終點的一部分長途車輛將分流到益常高速複線。

2021年重慶—長沙—廈門高鐵開通，屆時原經過長益高速的部分三類客車和四類客車將分流到鐵路模式。新項目開通對長益高速流量造成的影響，如下表所示。

表格4-4新開通公路交通影響情況

名稱	開通時間	對長益高速 產生交通分流/ 吸引影響
益陽—婁底高速	2017年底	交通分流影響
長沙—益陽高速複線	2019年底	交通分流影響
益陽—常德高速複線	2020年底	交通分流影響
重慶—長沙—廈門高鐵	2021年	交通分流影響

來源：顧問公司，2016年

註：不在表內的新開通公路同樣在模型中進行了測試，由於其走向的差異或者距離長益高速較遠，對長益高速影響較輕微

7. 標準小汽車轉換系數：在一般其他的交通量預測研究中，在交通模型分析時會將不同類型的車輛轉換為標準小汽車。標準小汽車從本質上是不同交通方式相比小汽車對交通參數（例如車頭時距、速度、密度）的影響。下表給出了顧問公司採用的小汽車轉換系數。

表格4-5小汽車轉換系數

車型	編號	名稱	轉換系數
客車	1	客車一型	1.0
	2	客車二型	1.5
	3	客車三型	2.0
	4	客車四型	2.5
貨車	5	貨車一型	1.5
	6	貨車二型	2.0
	7	貨車三型	2.5
	8	貨車四型	2.5
	9	貨車五型	3.0

來源：顧問公司，2016年

## 8. 收費費率：

根據2013年湖南省人民政府辦公廳公佈的《湖南省人民政府辦公廳關於進一步規範高速公路計費辦法的復函》。基本收費標準和計重收費標準(僅用於貨車)如表4-6所示，長益高速公路資江二橋疊加收費標準(僅用於貨車)如表4-7所示。在本次研究中，顧問公司在基本方案中假設此收費標準將持續推行直至長益高速營運期結束。

表格4-6湖南省高速公路基本收費標準

		項目	車型收費標準
車型模式	1類車	2噸以下(含2噸)的各類貨車及7座以下(含7座)的客車	人民幣0.4元/車公里
	2類車	2噸以上至5噸(含5噸)的各類貨車及8座至19座的客車	人民幣0.7元/車公里
	3類車	5噸以上至10噸(含10噸)的各類貨車及20座至39座的客車	人民幣1元/車公里
	4類車	10噸以上至15噸(含15噸)的各類貨車，20英尺集裝箱車及40座以上(含40座)的客車	人民幣1.2元/車公里
	5類車	15噸以上的各類貨車及40英尺集裝箱貨車	人民幣1.4元/車公里
		項目	計重收費標準
計重模式	基本費率		人民幣0.08元/噸公里
	正常裝載部分	正常裝載部分≤10噸	人民幣0.08元/噸公里
		10噸≤正常裝載部分≤40噸	從人民幣0.08元/噸公里線性減到人民幣0.04元/噸公里
		正常裝載部分≥40噸	人民幣0.04元/噸公里
	超限裝載部分	超限率≤30%	超限部分按基本費率的1倍線性增至4倍計費
30%<超限率≤100%		超限部分按基本費率的4倍線性遞增至10倍計費	
	超限率>100%	超限部分按照基本費率的10倍計費	

來源：湖南長益高速公路有限公司，2016年

註：1、對於貨運車輛，車貨總重不足5噸時按5噸計費。2、收費標準以1元為計費單位，最終費額按以下辦法取整：費額零頭≤0.49元，舍去；0.50元≤費額零頭≤0.99元，歸1元；取整後最終費額不足5元的按5元收取。3、對符合鮮活農產品「綠色通道」政策的正常裝載車輛享受減免政策。但車輛超限運輸時，不給予減免高速公路通行費的優惠政策。對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費(超限超載幅度超過5%或以上的車輛除外)。

表格4-7長益高速公路資江二橋疊加收費標準

疊加方式	車型收費				計重收費	
	一型車	二型車	三型車	四、五型車	M≤20噸	M>20噸
標準(元/輛)	5	5	10	10	5	10

註：M是指收費站實地測量的車貨總品質。

來源：湖南長益高速公路有限公司，2016年

根據在2012年7月24日發佈的《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在高速公路行駛的小型客車可於春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日免費通行，免費通行的車輛類別為行駛收費公路的7座以下(含7座)載客車輛，包括摩托車。此優惠方案適用於政府批准的所有高速公路，包長益津高速公路。

根據《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，全國所有收費公路全部納入鮮活農產品運輸「綠色通道」網絡範圍，對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費(超限超載幅度超過5%或以上的車輛除外)。

為評估此優惠方案每年所影響的平均日數，顧問公司參考了《關於修改〈全國年節及紀念日放假辦法〉的決定》，假設未來年春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日的休假日數合共為20天。此外，顧問公司也考慮運輸綠色通道政策，將作為計算未來年優惠方案對長益高速流量及收益影響的依據。顧問公司假設這些優惠方案將持續推行直至長益高速營運期結束。

### 9. 流量延誤函數和公路通行能力

基礎年的通行能力為81,988(PCU/天)，相當於70,074(輛/天)，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通擁擠度變化。基礎年長益高速的擁擠度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過容量約束的交通分配來估計車速。

對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準(設計車速)、車型構成及交通量時間分佈(高峰小時系數)。針對長益高速，其設計車速為120公里/小時，服務水平等級C(0.55≤飽和度≤0.75)，根據《公路工程技術標準》(JTGB01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為1650(pcu/車道/小時)，長益高速高峰小時系數PHF=8.05%(來自調查資料計算，該系數為高峰小時交通量與日交通量之比)。

根據上述參數，計算得到基礎年長益高速的斷面通行能力為81,988(PCU/天)，長益高速小汽車平均換算系數為1.17(pcu/輛)(來自調查資料計算)，所以長益高速通

行能力轉化為自然車數為70,074(輛/天)。然而，未來年長益高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的通行能力。因此未來年長益高速的斷面通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

#### 10. 交通分配：

本項目採用綜合成本作為公路使用者路徑選擇的決定因素，以此進行車流量平衡分配。

所謂綜合成本下的車流量分配，即綜合考慮影響公路車輛路徑選擇的所有成本因素，如行車時間、行車距離、行車成本及通行費成本等。

顧問公司採用的交通分配方法是用來衡量一般駕駛人願意付費的程度。在過程中考慮了長益高速與競爭路線的速度與擁擠程度。在出行矩陣中每兩個區之間的出行將被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個反覆的過程，在每一次的循環中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。例如，假設有兩條相同級數及里程的公路，但在該循環分配的交通量不同，則交通量較低的那條公路將被選擇。在下次循環，這兩條公路的相對綜合成本可能又不一樣而新的分配就會取決於新的相對綜合成本。這個程式會反覆進行，直到路網上的交通量達到一個平衡狀態為止。根據收費費率、路段流量、出行距離可計算得到長益高速通行費收益。

## 5 交通量和收益預測結果

基於以上研究以及第4章的關鍵假設條件，把2016年作為基礎年份。交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年(在此期間會對未來高速公路網變化對長益高速產生的影響進行評估)，其後直至運營期的最後一年。

本次預測除了基本方案以外，我司還測試一系列敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1各方案假設情況表

方案	主要影響因素
(1) 基本方案	根據第4章的假設條件；
(2) 敏感性測試1	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述下調10%的測試；
(3) 敏感性測試2	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述上調10%的測試；
(4) 敏感性測試3	在基本方案基礎上，收費率每5年上調5%。

來源：顧問公司，2016年



## 5.1 基本方案

根據以上研究，交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年（在此期間會對未來高速公路網變化對長益高速產生的影響進行評估），其後直至運營期的最後一年。各特徵年的交通量和收益預測結果分別如表格5-2和表格5-3所示。

表格5-2長益高速年度日均車流量(基本方案)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	70,750	88.1%	11.9%	50,360	87.6%	12.4%	8.9%
2018年 <sup>(2)</sup>	76,646	88.2%	11.8%	54,175	87.8%	12.2%	8.3%
2019年	82,825	88.1%	11.9%	57,635	87.7%	12.3%	8.1%
2020年 <sup>(3)</sup>	87,389	88.3%	11.7%	59,031	87.8%	12.2%	5.5%
2021年 <sup>(4)</sup>	82,559	87.9%	12.1%	56,656	88.3%	11.7%	-5.5%
2022年	85,598	87.9%	12.1%	58,905	88.4%	11.6%	3.7%
2024年	96,700	87.8%	12.2%	61,594	88.6%	11.4%	6.3% <sup>(1a)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用長益高速交通量的總和，即在長益高速收費站駛出的交通量、在長益高速收費站駛入而在非長益高速駛出的的交通量、以及行駛長益高速但不在長益高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)益婁高速開通；(3)長益高速複線開通；(4)益常高速複線、渝長慶高鐵開通。

表格5-3長益高速年度收益預測(基本方案)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,888,832	689,423,746	6.5%	30,896,298
2018年	2,029,143	740,637,217	7.4%	30,896,298
2019年	2,160,097	788,435,469	6.5%	30,896,298
2020年	2,204,495	806,845,023	2.1%	30,896,298
2021年	2,096,441	765,201,028	-4.9%	30,896,298
2022年	2,174,524	793,701,362	3.7%	30,896,298
2024年 <sup>(4)</sup>	2,274,113	652,178,182	2.3% <sup>(2a)</sup>	30,896,298

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益至營運期結束日平均收益的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)預測期至2024年10月13日。

## 5.2 敏感性測試1

表格5-4和表格5-5為第四章列出的社會經濟增長率指標下調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-4長益高速日均車流量(敏感性測試1)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	69,892	88.3%	11.7%	49,765	87.8%	12.2%	7.6%
2018年 <sup>(2)</sup>	74,862	88.5%	11.5%	52,981	88.2%	11.8%	7.1%
2019年	79,985	88.7%	11.3%	56,154	88.3%	11.7%	6.8%
2020年 <sup>(3)</sup>	83,461	89.0%	11.0%	57,397	88.4%	11.6%	4.3%
2021年 <sup>(4)</sup>	78,093	88.8%	11.2%	55,061	89.0%	11.0%	-6.4%
2022年	80,297	88.9%	11.1%	57,224	89.2%	10.8%	2.8%
2024年	89,183	89.2%	10.8%	60,114	89.4%	10.6%	5.4% <sup>(1a)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用長益高速交通量的總和，即在長益高速收費站駛出的交通量、在長益高速收費站駛入而在非長益高速駛出的的交通量、以及行駛長益高速但不在長益高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)益婁高速開通；(3)長益高速複線開通；(4)益常高速複線、渝長慶高鐵開通。

表格5-5長益高速年度收益預測(敏感性測試1)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日
				損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,864,551	680,560,949	5.2%	30,072,056
2018年	1,980,036	722,713,114	6.2%	30,072,056
2019年	2,097,142	765,456,882	5.9%	30,072,056
2020年	2,136,310	781,889,561	1.9%	30,072,056
2021年	2,030,040	740,964,721	-5.0%	30,072,056
2022年	2,103,779	767,879,313	3.6%	30,072,056
2024年 <sup>(4)</sup>	2,209,519	633,653,822	2.5% <sup>(2a)</sup>	30,072,056

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益至營運期結束日平均收益的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)預測期至2024年10月13日。

### 5.3 敏感性測試2

表格5-6和表格5-7為第四章列出的社會經濟增長率指標上調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6長益高速年度日均車流量(敏感性測試2)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	71,546	88.0%	12.0%	50,915	87.5%	12.5%	10.1%
2018年 <sup>(2)</sup>	78,258	87.9%	12.1%	55,194	87.5%	12.5%	9.4%
2019年	85,370	87.7%	12.3%	58,790	87.5%	12.5%	9.1%
2020年 <sup>(3)</sup>	91,126	87.8%	12.2%	60,429	87.4%	12.6%	6.7%
2021年 <sup>(4)</sup>	86,755	87.2%	12.8%	58,036	87.8%	12.2%	-4.8%
2022年	90,652	87.1%	12.9%	60,439	88.0%	12.0%	4.5%
2024年	104,007	86.8%	13.2%	62,520	88.2%	11.8%	7.1% <sup>(1a)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用長益高速交通量的總和，即在長益高速收費站駛出的交通量、在長益高速收費站駛入而在非長益高速駛出的的交通量、以及行駛長益高速但不在長益高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)益婁高速開通；(3)長益高速複線開通；(4)益常高速複線、渝長慶高鐵開通。

表格5-7長益高速年度收益預測(敏感性測試2)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,910,937	697,492,137	7.8%	31,557,356
2018年	2,070,348	755,677,096	8.3%	31,557,356
2019年	2,203,050	804,113,122	6.4%	31,557,356
2020年	2,261,499	827,708,765	2.7%	31,557,356
2021年	2,152,487	785,657,910	-4.8%	31,557,356
2022年	2,235,303	815,885,561	3.8%	31,557,356
2024年 <sup>(4)</sup>	2,297,931	659,080,707	1.4% <sup>(2a)</sup>	31,557,356

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益至營運期結束日平均收益的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)預測期至2024年10月13日。

#### 5.4 敏感性測試3

由於費率提高是對全省的所有高速公路同步進行，因此不會造成交通量在不同公路之間分流，因此預測的交通量與基本方案一致。基於表格5-1所示假設，基於模型預測得到的斷面交通量和統計得到的基礎年各車型平均通行費率，並按照於基礎年(2016年)後每5年提高5%(即2021年)，預測得到未來年的路費收入如表格5-8所示。該結果已將節日通行的免費小汽車收益分開顯示。

表格5-8長益高速通行費收益預測(敏感性測試3)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	1,888,832	689,423,746	6.5%	30,896,298
2018年	2,029,143	740,637,217	7.4%	30,896,298
2019年	2,160,097	788,435,469	6.5%	30,896,298
2020年	2,204,495	806,845,023	2.1%	30,896,298
2021年 <sup>(4)</sup>	2,200,547	803,199,720	-0.2%	32,441,113
2022年	2,281,073	832,591,726	3.7%	32,441,113
2024年 <sup>(5)</sup>	2,383,973	683,684,237	2.2% <sup>(2a)</sup>	32,441,113

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益至營運期結束日平均收益的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)費率上調5%；(5)預測期至2024年10月13日。

## 6 結論

長益高速公路是G5513長張高速的其中一段，也是連接成都和重慶東西外部通道。東起湘江北平橋西直線端，西至益陽資江二橋南引道。

本次研究進行了2017至2024年10月13日交通量及路費收入的預測。主要研究結果概述如下：

- 1) 2017至2024年10月13日，於各自期間，長益高速預計每年日均車流量將從70,750輛/天增長到96,700輛/天，期間增長36.7%；
- 2) 長益高速預計年收入將從2017年的人民幣6.9億元/年增長到2023年的人民幣8.2億元/年。2017至2024年10月13日，長益高速將產生總收入為人民幣62.3億元。

顧問公司報告中收集的資料包括，首先是直接調研資料，例如在各個收費站調查的資料；其次是間接調研資料，例如從項目公司獲取數據資料；以及一些第三方資料，例如從政府或者官方部門收集的資料。

顧問公司報告中的研究技術路線包括數據資料收集、交通調查資料分析、未來年交通量和通行費收益預測。交通經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長趨勢、交通發展規劃和長益高速相關地區的發展規劃。顧問公司運用了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷，審慎以及盡職調查。然而基於各種原因，對於任何收費公路的交通量與收益的預測

都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間一定會有出入。此外，此報告中所提出的交通量與收益預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中預測值與實際結果也可能由於其他因素而導致差異。因此，本研究公司雖竭力確保所提供資料的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損害承擔任何責任。

此致

梁偉聰  
*BEng, MSc, MFin, MHKIE, MCILT*  
項目總監  
代表  
施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
謹啟

2017年6月27日

梁先生是專業特許規劃及工程師，在行業內擁有超過20年經驗，主要包括運輸策略規劃、交通工程、交通需求模型、交通運輸總體規劃、以及香港、南韓和中國等地的收費公路的交通及收益預測。

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(獨立交通顧問公司)針對龍城高速公路進行交通量研究以併入本招股章程，以下內容摘自相關報告文本。



施偉拔諮詢(深圳)有限公司，  
中華人民共和國深圳市  
羅湖區嘉賓路2018號  
深華商業大廈1703室

勁投國際控股有限公司  
中華人民共和國  
香港特別行政區  
尖沙咀廣東道9號港威大廈  
第6座5樓501室  
致公司董事

敬啟者，

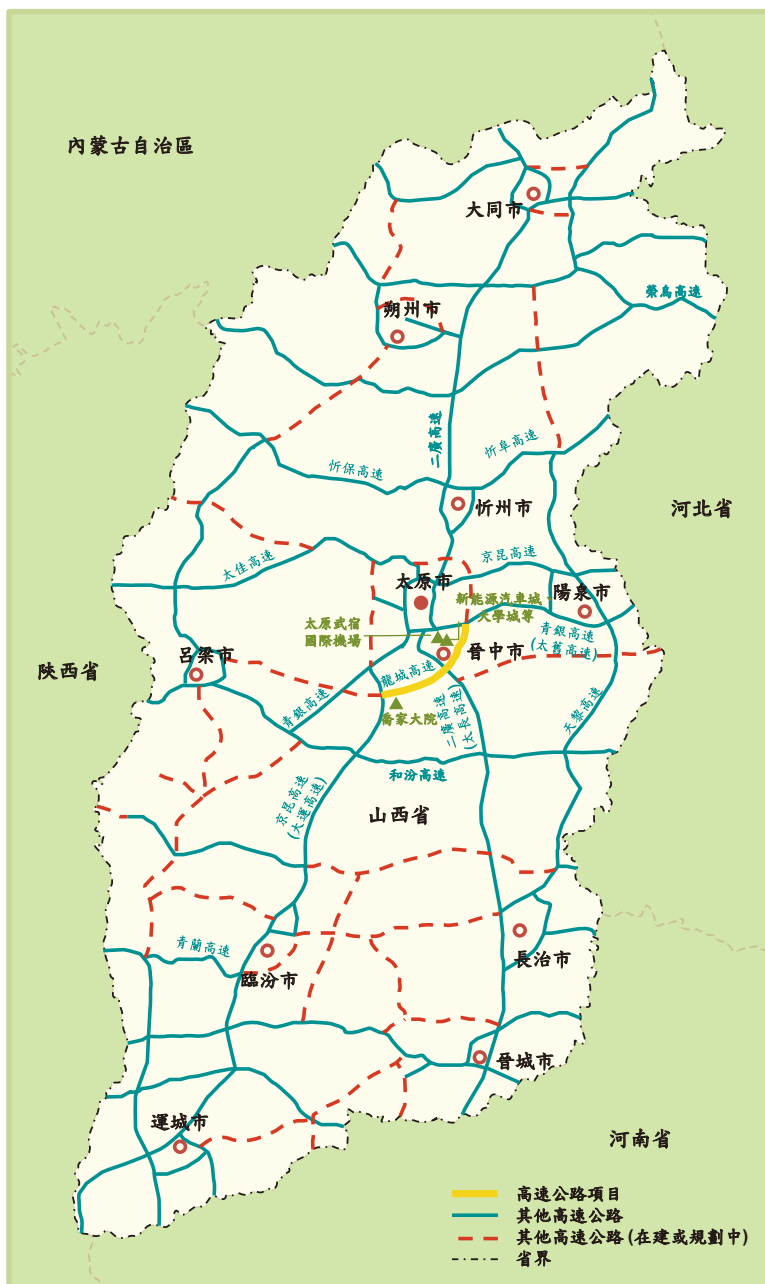
### 山西省龍城高速公路

#### 交通量和收益預測研究(摘要簡本)

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「顧問公司」)受勁投國際控股有限公司委託，針對山西省龍城高速公路(「項目路」)進行獨立交通量、收益預測研究。

顧問公司在編製交通量和收益預測報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷、審慎以及盡職調查。本報告的研究結果摘要如下：

圖1-1龍城高速地理位置示意圖



1 概述

省高速公路S60榆次龍白至祁縣城趙鎮高速公路(「龍城高速」)是北京—昆明高速公路的重要組成部分，是首都七條射線高速公路之一。它起於太原東部的榆次區龍百村(與太原—舊關高速公路相連)，止於祁縣城趙鎮(與大同—運城高速公路相連)。它連接北京與

中國西南地區，是國家高速公路網的關鍵組成部分。它是太原和晉中中心區外環路的東南部路段，是山西省南部和陝西省東抵渤海經濟圈的重要貨運通道。龍城高速位置示意圖見圖1-1。

### 線路

龍城高速全長**71.58**公里，起於太原市東部的榆次區龍白村，終於在祁縣城趙鎮。中途經過榆次區、太谷縣、祁縣。龍城高速不僅是國家高速公路網的重要組成部分，也是太原和晉中中心區外環路南段的一部分。

龍城高速公路為全封閉高速公路<sup>1</sup>，設有三個收費站和三座互通式立交，現已全面投入使用。龍城高速雙向**6**車道，設計車速**100**公里／小時，最高車速限制為**120**公里／小時（晉中龍城高速公路有限公司已與當地交警部門協調，龍城高速實際最高限速為**120**公里／小時）。

龍城高速於**2012**年建成通車並開始收費，現全線投入運營。

### 終點和重要連接點

- **太原市**：位於山西省東北部，是山西省省會，同時也是山西省政治、經濟、文化交流中心。太原市以生產鋼鐵而聞名（尤其是不銹鋼）。
- **晉中市**：晉中市位於山西省中部地區，由於晉中市是鐵路和公路樞紐，促進了旅遊業的發展。作為一個工業城市，機械，煤炭，冶金和化工業是晉中市的經濟驅動產業。
- **榆次區，太谷縣和祁縣**：與晉中市相似，這些地區也有著雄厚的工業基礎，太谷縣有一個主要的可鍛鑄鐵生產基地，祁縣是省級經濟開發區。龍城高速公路受益於該地區的經濟發展。
- **太原—舊關高速公路和大同—運城高速公路**：與這兩條高速公路的連接，使得龍城高速公路能夠吸引太原市和晉中市南部的車流量。

### 現有的競爭公路／鐵路

龍城高速周圍存在以下競爭公路／鐵路：

- **晉中市外環路某些路段**：晉中外環路某些路段與龍城高速路平行，分流一部分

1 全封閉高速公路：出入口受到控制的高速公路。收費站設置於入口和出口處。



龍城高速的車流量。由於晉中市政府限制中型至重型卡貨車使用外環路的東、西和南部路段，因此中型至重型卡貨車又轉移到龍城高速，局部抵銷分流影響。

### 互通式立交

龍城高速目前擁有三座互通式立交，分別連接至太原—舊關高速、大同—運城高速、太原—長治高速，形成了連接石家莊市及臨汾市、運城市等山西城市以及陝西省會西安市的最短高速公路路線。

## 2 技術路線

具體技術路線和工作步驟如下所述：

*步驟一：工作動員及資料收集*—顧問公司首先搜集一切龍城高速交通量和收益有關的資料，包括山西省、龍城高速鄰近其他地區等區域的經濟增長趨勢、運輸發展規劃、和未來產業發展規劃。

*步驟二：基礎年交通情況的分析*—根據收集所得的數據，對龍城高速周邊地區的現狀經濟及產業發展進行總結。通過分析歷史資料和收集到的特徵流水數據，推算得到龍城高速的2017年平均日交通量。時間價值及營運成本也會一併在這階段估算。

*步驟三：交通模型的路網建立*—此項目工作是為了建立一個電腦模擬程式去展現現在交通走廊的情況。該電腦模擬程式軟件(EMME/3交通模型)系統會被用作路網的建立及其後的調校和評估。顧問公司深信未來年路網會有決定性的影響，所以亦收集及確定政府未來年擬建公路及基建項目資料，見下文第4章第6條「路網」，路網假設及最終路網確定對預測工作極為重要。

*步驟四：社會經濟評估*—山西省及周邊城市的社會及經濟預測是另外一個重要的研究元素。顧問公司對最新的政府公佈資料進行分析及評估。這項工作的目的是要從歷史交通量和社會經濟統計資料找到相互關係，如果資料越多越細、得到的函數關係就越好。

*步驟五：交通模型的建立*—步驟二至四提供了最基本的要素去建立一個交通模型。剩下的工作是設計一個運算系統進行典型的收費公路交通分配法。調校完成的模型可以產生接近現實的交通量及類似現況的交通情況。在未來年研究中，交通量分配表會根據步驟五所得結果進行調整。

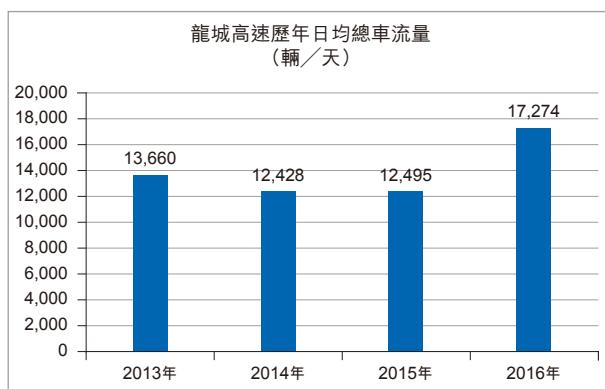
步驟六：交通量及收益預測 — 當未來年路網假設、社會經濟因素、經濟增長、及通行費收費策略完成後，詳細的交通量及收益研究就可以進行。顧問公司使用經最終校核的交通預測模型進行了詳細的交通和收益預測工作。

### 3 交通量及收益數據的收集和分析

#### 3.1 歷史交通量和收益數據

龍城高速於2012年開通至今已經4年，顧問公司認為龍城高速處於上升階段。顧問公司總結了2013年至2016年龍城高速歷史日均總車流量如圖3-1所示。顧問公司從晉中龍城高速公路有限責任公司獲取了2013年至2016年龍城高速歷年收益數據，總結如圖3-2所示。

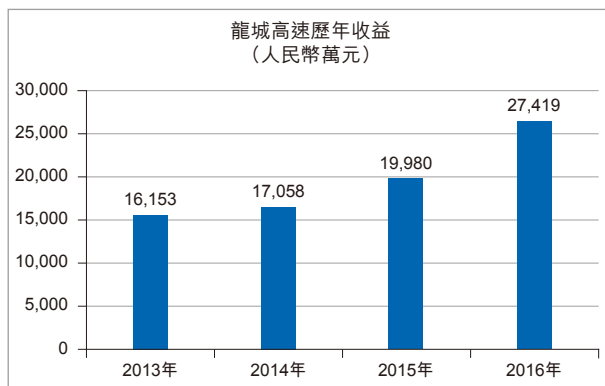
圖3-1 龍城高速歷年日均總車流量  
(輛/天)



來源：晉中龍城高速公路有限公司，2017年

註：日均總車流量指平均每天使用龍城高速交通量的總和，即在龍城高速收費站駛出的交通量、在龍城高速收費站駛入而在非龍城高速駛出的交通量、以及行駛龍城高速但不在龍城高速收費站駛入和駛出的過境交通量

3-2 龍城高速歷年收益  
(人民幣萬元)



來源：晉中龍城高速公路有限公司，2017年

### 3.2 站到站交通量數據

顧問公司從山西省高速公路收費結算系統獲取了2015年7月3日至9日全省站到站車流量數據，以及2016年7月3日至9日全省站到站車流量數據。這些數據記錄了該時間段內山西省高速公路聯網系統的所有車輛信息，包括：出入口時間和出入口站、車型、收費類型、通行費費額、總重(貨車)等。這些數據有助顧問公司進一步了解龍城高速的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離。

利用公路收費資訊的站到站數據來獲得高速公路車流分佈的做法具有如下優點：

- 信息由電子設備記錄，無需現場調查，消除對現場交通秩序的干擾和影響；
- 信息直接由山西省高速公路收費結算系統取得，避免了由於人手輸入資料造成的起終點(O-D)錯誤記錄、編碼錯誤問題，提高了基礎資料的準確性；
- 信息為24小時全天候記錄，取樣率為100%(除去放行車輛和免費車輛)，免除了調查的樣本偏差問題；也不存在人手調查造成的重複抽樣。

### 3.3 補充調查

為了準確掌握龍城高速交通量的流量、流向、交通組成情況，顧問公司於2016年7月6日(常規工作日，氣候正常)進行了24小時的起終點(O-D)調查、收費站出入口和斷面車流量調查。

#### 起終點(O-D)調查

OD調查採用抽樣調查方式。為了確保調查獲得足夠的抽樣率，顧問公司在3個收費站出口共訪問了4539輛車，實際抽樣率為24小時調查期內車輛總數的28.2%。除了個別總量較少的車型外，其他所有車型的整體抽樣結果達到滿意程度。顧問公司同時也收集了調查期間山西省公路網的站到站流水數據，用於和交通調查結果進行校核。

#### 分車型交通量調查

分車型車流量調查包括龍城高速收費站出入口車流量調查和斷面車流量調查兩部分，調查得到的結果將會用於基礎年交通預測結果的校核。該交通調查點結果總結於表格3-1。

表格3-1 交通量調查結果(輛)

調查點	方向	客一	客二	客三	客四	貨一	貨二	貨三	貨四	貨五
晉中東站	入口	1940	61	13	6	198	12	93	6	1714
	出口	2149	48	10	10	197	16	73	3	1936
太谷站	入口	1131	10	3	7	174	18	10	0	135
	出口	1112	13	5	6	145	14	9	2	133
喬家大院景區站	入口	1154	31	22	7	423	93	60	7	574
	出口	1055	29	5	8	304	65	51	4	809
北田鎮	晉中往祁縣	2938	12	20	15	432	156	84	8	1690
	祁縣往晉中	2189	47	15	7	382	93	108	28	1930
太谷服務區	晉中往祁縣	3141	15	23	20	485	215	156	114	998
	祁縣往晉中	3429	56	27	31	618	199	169	97	1031

來源：顧問公司，2016年

註：客1、客2、客3、客4分別指1類客車(≤7座)、2類客車(8-19座)、3類客車(20-39座)、4類客車(>39座)；貨1、貨2、貨3、貨4、貨5分別指1類貨車(≤2噸)、2類貨車(2-5(含)噸)、3類貨車(5-10(含)噸)、4類貨車(10-15(含)噸及20英尺集裝箱)、5類貨車(≥15噸及40英尺集裝箱)。

#### 4 基本方法和關鍵預測

為了對龍城高速未來的交通量和收益的增長進行準確預測，顧問公司建立了一個綜合的社會經濟—交通模型。交通量和收益預測模型中運用的主要技術方法和模型假設條件總結如下：

1. 預測期：2017年至2042年7月18日
2. 社會經濟模型：目的是建立歷史社會經濟指標(主要是GDP)和交通需求之間的關係，預測未來年交通生成；主要內容如下：

##### 模型輸入：

- 歷史社會經濟數據(見下文第4條)
- 歷史交通量數據(見上文第3章)
- 未來社會經濟指標假設(見下文第4條)

##### 模型輸出：

- 未來年交通增長率

3. 交通預測模型：顧問公司採用了專業的軟件「EMME/3」，用於開發交通預測模型。同時劃分了583個交通小區進行經濟分析。交通預測模型的用於基礎年現狀校核，採用合理的交通增長率假設預

測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配。主要內容包括：

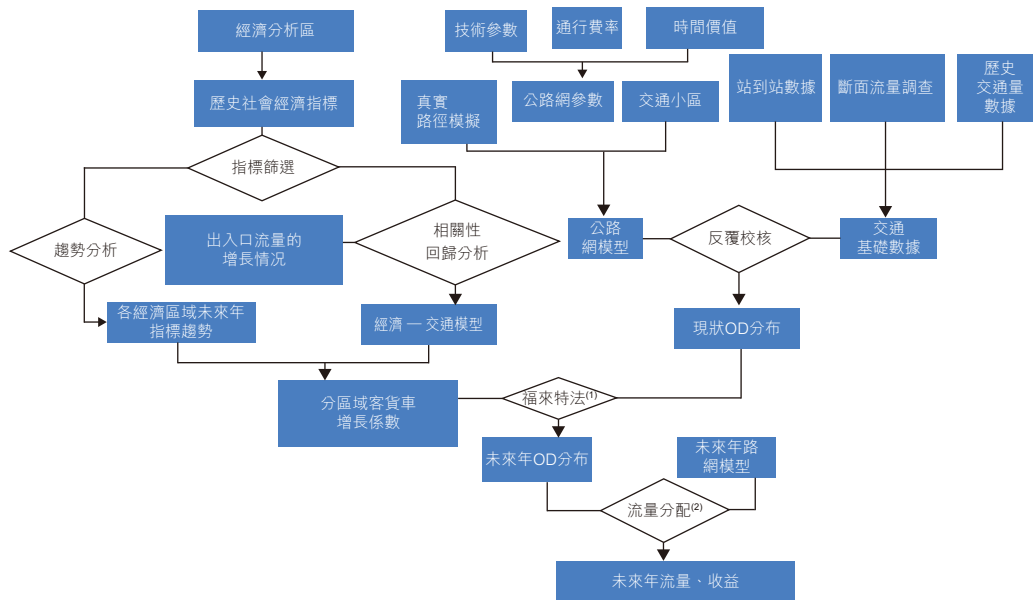
模型輸入：

- 基礎年OD數據(見上文第3章)
- 基礎年模型校核(見下文第5條)
- 未來年交通增長率(見上文第2條)
- 公路網(見下文第6條)
- 標準小汽車換算(見下文第7條)
- 費率(見下文第8條)
- 流量延誤函數和通行能力(見下文第9條)
- 交通分配(見下文第10條)

模型輸出：

- 未來年交通量和通行費收益

圖4-1交通預測模型技術路線



來源：顧問公司，2016年

附註：

- (1) 指使出行矩陣於未來年度平衡之數學方法
- (2) 運輸網絡中在起點與終點之間的路徑選擇

4. 社會經濟因素：

為了分析不同經濟參數對交通增長的影響，顧問公司對歷史交通資料和經濟參數(包括GDP、人口、汽車擁有量和人均收入)的歷史變化進行了仔細研究。然後對所選擇的經濟參數進行相關分析和回歸分析。最後得出GDP與交通量增長最為相關。

歷史實際GDP增長率如表格4-1所示。對於短期(2017–2020年)GDP增長情況，龍城高速所在省份，以及有重要OD出行的周圍省份(根據站到站資料)，主要依據中國、相關省份和自治區的歷史增長率和「十三五」規劃(2016–2020年)的經濟發展目標預測未來的經濟發展趨勢。

中國、山西省、陝西省、河南省、內蒙古自治區2020年的實際GDP目標增長率分別為：6.5%、6.5%、8.0%、8.0%和7.5%。

對於長期情況，「十三五」規劃(2016–2020年)以後的時期，隨著經濟發展日趨成熟、經濟體量日趨增大，顧問公司假設GDP增長將呈下降趨勢。這與世界其他地方經驗是一致的。中國在2021–2025年，2026–2030年，2031–2035年、2036–2040年及2041–2045年的GDP增長率是根據2017–2020年的增長率假設進行預估的。其中2040年以前每五年遞減1.0–2.0%，2040年以後每五年遞減0.5-1.0%，同時參考了其他全球經濟預測來源，例如經濟合作與發展組織等。各省的經濟增長率根據當地的經濟增長趨勢和發展情況進行調整。未來年GDP增長率假設如下表4-2所示。

表格4-1歷年GDP年增長率

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2011年至 2015年 平均增長率
山西省 .....	12.9%	10.1%	8.9%	4.9%	3.1%	8.0%
陝西省 .....	13.9%	12.9%	11.0%	9.7%	7.9%	11.1%
河南省 .....	11.6%	10.1%	9.0%	8.9%	8.3%	9.6%
內蒙古自治區 .....	14.3%	11.7%	9.0%	7.8%	7.7%	10.1%
中國 .....	9.5%	7.9%	7.8%	7.3%	6.9%	7.9%

來源：到2015年可獲得的資料來自中國、山西省、陝西省、河南省、內蒙古自治區統計年鑒(2012年至2016年)。2011年至2015年GDP平均增長率按不變價格計算。

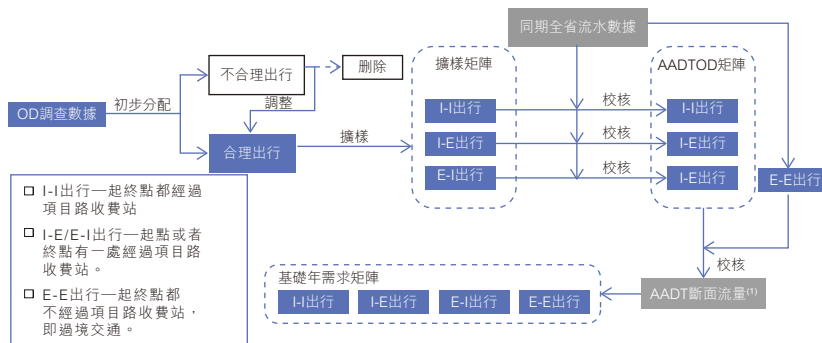
表格4-2未來年GDP年增長率假設

	2011年至 2015年 平均增長率	2017年至 2020年	2021年至 2025年	2026年至 2030年	2031年至 2035年	2036年至 2040年	2041年至 2045年
山西省 .....	8.0%	6.5%	5.0%	4.0%	3.0%	2.0%	1.5%
陝西省 .....	11.1%	8.0%	6.5%	5.0%	3.5%	2.5%	2.0%
河南省 .....	9.6%	8.0%	6.0%	4.5%	3.0%	2.0%	1.5%
內蒙古自治區 .....	10.1%	7.5%	5.5%	4.0%	3.0%	2.0%	1.5%
中國 .....	7.9%	6.5%	5.0%	4.0%	3.0%	2.0%	1.5%

來源：中國、山西省、陝西省、河南省、內蒙古自治區十三五年規劃；經濟合作與發展組織；2021年至2045年資料為顧問公司假設。

5. 交通模型校核：顧問公司根據現狀交通條件，對基礎年模型進行了校核。校核程式如下圖所示。根據校核結果，顧問公司建立之交通模型給出的交通量數據與實際交通量相吻合(誤差在±10%以內)，這說明校準後的模型能夠類比出行模式和路徑選擇行為。因此模型可以作為預測未來年交通量和通行費收入的基礎

圖4-2交通預測模型校核程式



來源：顧問公司，2016年

附註：

(1) 「AADT」指日均車流量

表格4-3交通量校核結果(單位：輛／高峰小時)

校核點	方向	實際	模型	差異
晉中東—東陽互通	晉中—祁縣	389	399	2.53%
	祁縣—晉中	364	352	-3.28%
太谷—喬家大院	晉中—祁縣	338	347	2.55%
	祁縣—晉中	388	374	-3.59%
晉中東站	入口	255	256	0.40%
	出口	291	287	-1.53%
太谷站	入口	92	93	1.32%
	出口	89	89	-0.07%
喬家大院景區站	入口	147	149	1.42%
	出口	151	151	0.04%

來源：顧問公司，2016年

6. 路網：

在本項目模型基礎年路網的建立過程中，顧問公司採用了山西省高速公路路網圖與官方的高速公路網規劃作為基本參照依據，將公路網路輸入EMME/3中以建立交通供給模型。主要公路都包括在EMME/3模擬路網中，包含有高速公路和國道。

為了分析山西省未來路網的變化對龍城高速的車流量的影響(誘增或分流)，顧問公司收集了山西省高速公路建設十三五規劃及近期建設規劃，確定了2017年至2022

年的新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年EMME/3路網中，以評估新開通高速公路對龍城高速的影響。對於2022年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。

根據分析，未來年對龍城高速有比較大影響的年份是2019年、2020年。2019年祁縣—離石高速公路開通，原經邢台—汾陽高速的一部分車輛將吸引到龍城高速；2020年榆次—昔陽高速開通，原經太原—舊關高速及邢台—汾陽高速的一部分車輛將吸引到龍城高速；上述各條高速開通對龍城高速流量造成的影響如下表所示。

表格4-4新開通公路交通影響情況

名稱	開通時間	對龍城高速 產生交通分流/ 吸引影響
祁縣—離石高速	2019年	交通吸引影響
太原二環西環高速(西莊—夏家營)	2020年	交通吸引影響
太原二環東環高速(范莊—龍白)	2020年	交通吸引影響
榆次東陽—昔陽龍坡高速	2020年	交通吸引影響
太原二環北環高速(山根底—范莊)	2020年	交通吸引影響

來源：顧問公司，2017年

註：不在表內的新開通公路同樣在模型中進行了測試，由於其走向的差異或者距離龍城高速較遠，對龍城高速影響較輕微

7. 標準小汽車轉換系數：在一般其他的交通量預測研究中，在交通模型分析時會將不同類型的車輛轉換為標準小汽車。標準小汽車從本質上是不同交通方式相比小汽車對交通參數(例如車頭時距、速度、密度)的影響。下表給出了顧問公司採用的小汽車轉換系數。



表格4-5小汽車轉換系數

車型	編號	名稱	轉換系數
客車	1	1類客車	1.0
	2	2類客車	1.5
	3	3類客車	2.0
	4	4類客車	2.5
貨車	5	1類貨車	1.5
	6	2類貨車	2.0
	7	3類貨車	2.5
	8	4類貨車	2.5
	9	5類貨車	3.0

來源：顧問公司，2016年

#### 8. 收費費率：

根據2013年12月3日山西省高管局公佈山西高速公路收費新標準。基本收費標準和計重收費標準(僅用於貨車)分別如表4-6和表4-7所示(龍城高速按乙類收費標準收取公路收費)。在本次研究中，顧問公司在基本方案中假設此收費標準將持續推行直至龍城高速營運期結束。

表格4-6山西省高速公路基本收費標準(人民幣元/輛·公里)

類別	客車	貨車	公路收費分類			隧道
			甲類	乙類	丁類	
1類	≤7座	≤2噸	0.39	0.36	0.3	1.0
2類	8-19座	2-5噸(含5噸)	0.63	0.54	0.4	1.4
3類	20-39座	5-10噸(含10噸)	1.03	0.87	0.63	2.1
4類	≥40座	10-15噸(含15噸)	1.545	1.41	1.15	3.8
5類		20英尺集裝箱				
		>15噸 40噸集裝箱	1.86	1.86	1.67	5.7

來源：晉中龍城高速公路有限公司，2016年

註：在具體計算區間收費標準時，車輛通行費(含隧道收費)尾數以人民幣五元為單位，實行二舍八入，三、七作五的取整計算辦法(隧道收費與公路收費相加後再取整)，高速公路車輛通行費最低收費標準為人民幣五元；在計重收費系統發生故障等特殊情況下，啟用貨車車型收費標準。

表格4-7 山西省高速公路計重貨車收費標準(人民幣元/噸-公里)

標準載重 人民幣0.09元/噸/公里(起征點為4噸，小於等於10噸，按基本費率徵收  
基本費率 不足4噸按4噸徵收) 大於10噸小於等於49噸，按基本費率線性遞減到基本費率的70%徵收

## 超限超載

基本費率	1-30%(含30%)部分	按基本費率1-2倍線性遞增徵收
	30-50%(含50%)部分	按基本費率3-6倍線性遞增徵收
	50-100%(含100%)部分	按基本費率8-10倍線性遞增徵收
	100%以上部分	按基本費率16倍線性遞增徵收

來源：晉中龍城高速公路有限公司，2016年

對符合「綠色通道」政策的整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費(超限超載幅度超過5%的車輛除外)。

根據在2012年7月24日發佈的《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在高速公路行駛的小型客車可於春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日免費通行，免費通行的車輛類別為行駛收費公路的7座以下(含7座)載客車輛，包括摩托車。此優惠方案適用於政府批准的所有高速公路，包括龍城高速公路。

根據《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，全國所有收費公路全部納入鮮活農產品運輸「綠色通道」網絡範圍，對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費(超限超載幅度超過5%的車輛除外)。

為評估此優惠方案每年所影響的平均日數，顧問公司參考了《關於修改〈全國年節及紀念日放假辦法〉的決定》，假設未來年春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日的休假日數合共為20天。此外，顧問公司也考慮運輸綠色通道政策，將作為計算未來年優惠方案對龍城高速流量及收益影響的依據。顧問公司假設這些優惠方案將持續推行直至龍城高速營運期結束。

9. 流量延誤函數和  
公路通行能力：

基礎年的通行能力為**155,906 (PCU / 天)**，相當於**91,173 (輛 / 天)**，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通擁擠度變化。基礎年龍城高速的擁擠度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過「容量約束」的交通分配來估計車速。

對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準(設計車速)、車型構成及交通量時間分佈(高峰小時系數)。針對龍城高速，其車速為**120公里 / 小時**，服務水平等級**C (0.55 ≤ 飽和度 ≤ 0.75)**，根據《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為**1650 (pcu / 車道 / 小時)**，龍城高速高峰小時系數**PHF = 6.35%**(來自調查資料計算，該系數為高峰小時交通量與日交通量之比)。

根據上述參數，計算得到基礎年龍城高速的斷面通行能力為**155,906 (PCU / 天)**，龍城高速小汽車平均換算系數為**1.71 (pcu / 輛)**(來自調查資料計算)，所以龍城高速通行能力轉化為自然車數為**91,173 (輛 / 天)**。然而，未來年龍城高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的通行能力。因此未來年龍城高速的斷面通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

10. 交通分配：

本項目採用「綜合成本」作為公路使用者路徑選擇的決定因素，以此進行車流量平衡分配。所謂綜合成本下的車流量分配，即綜合考慮影響公路車輛路徑選擇的所有成本因素，如行車時間、行車距離、行車成本和通行費成本等。

顧問公司採用的交通分配方法是用來衡量一般駕駛人願意付費的程度。在過程中考慮了龍城高速與競爭路線的速度與擁擠程度。在出行矩陣中每兩個區之間的出行將被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個反覆的過程，在每一次的循環中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。例如，假設有兩條相同級數及里程的公路，但在該循環分配的交通量不同，則交通量較低的那條公路將被選擇。在下次循環，這兩條公路的相對綜合成本可能又不一樣而新的分配就會取決於新的相對綜合成本。這個程式會反覆進行，直到路網上的交通量達到一個平衡狀態為止。隨後根據收費費率、路段流量、出行距離可計算得到龍城高速通行費收益。

## 5 交通量和收益預測結果

基於以上研究以及第4章的關鍵假設條件，把2016年作為基礎年份。交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年（在此期間會對未來高速公路網變化對龍城高速產生的影響進行評估），其後，表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。

本次預測除了基本方案以外，我司還測試一系列敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1各方案假設情況表

方案	主要影響因素
(1) 基本方案	根據第4章的假設條件；
(2) 敏感性測試1	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述下調10%的測試；
(3) 敏感性測試2	在基本方案基礎上，社會經濟增長假設相對第4章的描述上調10%的測試；
(4) 敏感性測試3	在基本方案基礎上，收費率每5年上調5%。

來源：顧問公司，2016年

### 5.1 基本方案

根據以上研究，交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年，其後表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。各特徵年的交通量和收益預測結果如表格5-2和表格5-3。

表格5-2龍城高速日均車流量(基本方案)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	19,463	51.0%	49.0%	20,651	54.5%	45.5%	12.7%
2018年	21,697	51.8%	48.2%	22,998	55.3%	44.7%	11.5%
2019年 <sup>(2)</sup>	24,956	51.0%	49.0%	26,287	54.7%	45.3%	15.0%
2020年 <sup>(3)</sup>	28,866	49.2%	50.8%	30,667	53.1%	46.9%	15.7%
2021年	31,038	49.8%	50.2%	32,977	53.8%	46.2%	7.5%
2022年	33,346	50.4%	49.6%	35,428	54.4%	45.6%	7.4%
2026年	43,778	52.9%	47.1%	46,529	56.8%	43.2%	7.0% <sup>(1a)</sup>
2031年	58,046	55.8%	44.2%	61,827	59.7%	40.3%	5.8% <sup>(1b)</sup>
2036年	72,957	58.2%	41.8%	77,782	62.3%	37.7%	4.7% <sup>(1c)</sup>
2041年	83,056	60.0%	40.0%	87,444	64.2%	35.8%	2.6% <sup>(1d)</sup>
2042年	84,405	60.3%	39.7%	88,369	64.5%	35.5%	1.6% <sup>(1e)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用龍城高速交通量的總和，即在龍城高速收費站駛出的交通量、在龍城高速收費站駛入而在非龍城高速駛出的交通量、以及行駛龍城高速但在龍城高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

- (1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)祁縣—離石高速公路開通；(3)榆次東陽—昔陽龍坡高速開通、太原二環東環(范莊—龍白)、太原二環西環(西莊—夏家營)、太原二環北環(山根底—范莊)開通。

表格5-3龍城高速通行費收益預測(基本方案)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日均收益增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	835,251	304,866,521	11.5%	4,216,105
2018年	921,782	336,450,568	10.4%	4,763,730
2019年	1,068,453	389,985,318	15.9%	5,385,323
2020年	1,281,890	469,171,826	20.0%	6,123,993
2021年	1,368,276	499,420,643	6.7%	6,644,653
2022年	1,459,470	532,706,688	6.7%	7,217,940
2026年	1,863,599	680,213,672	6.3% <sup>(2a)</sup>	9,893,364
2031年	2,395,504	874,358,824	5.1% <sup>(2b)</sup>	13,802,454
2036年	2,927,301	1,071,392,069	4.1% <sup>(2c)</sup>	18,120,628
2041年	3,219,734	1,175,203,047	1.9% <sup>(2d)</sup>	20,919,514
2042年 <sup>(4)</sup>	3,240,526	644,864,750	0.6% <sup>(2e)</sup>	13,814,697

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)龍城高速收費運營期到2042年7月18日結束。

## 5.2 敏感性測試1

表格5-4和表格5-5為第4章列出的社會經濟增長率指標下調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-4龍城高速日均車流量(敏感性測試1)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均 總車流量 增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	19,235	50.9%	49.1%	20,411	54.4%	45.6%	11.3%
2018年	21,210	51.7%	48.3%	22,486	55.2%	44.8%	10.3%
2019年 <sup>(2)</sup>	24,067	51.0%	49.0%	25,369	54.6%	45.4%	13.5%
2020年 <sup>(3)</sup>	27,453	49.2%	50.8%	29,167	53.2%	46.8%	14.1%
2021年	29,306	49.8%	50.2%	31,134	53.8%	46.2%	6.7%
2022年	31,260	50.4%	49.6%	33,205	54.3%	45.7%	6.7%
2026年	39,937	52.7%	47.3%	42,423	56.6%	43.4%	6.3% <sup>(1a)</sup>
2031年	51,476	55.3%	44.7%	54,782	59.2%	40.8%	5.2% <sup>(1b)</sup>
2036年	63,218	57.5%	42.5%	67,328	61.5%	38.5%	4.2% <sup>(1c)</sup>
2041年	74,088	59.3%	40.7%	78,866	63.4%	36.6%	3.2% <sup>(1d)</sup>
2042年	76,146	59.6%	40.4%	81,037	63.8%	36.2%	2.8% <sup>(1e)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用龍城高速交通量的總和，即在龍城高速收費站駛出的交通量、在龍城高速收費站駛入而在非龍城高速駛出的交通量、以及行駛龍城高速但在龍城高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)祁縣—離石高速公路開通；(3)榆次東陽—昔陽龍坡高速開通、太原二環東環(范莊—龍白)、太原二環西環(西莊—夏家營)、太原二環北環(山根底—范莊)開通。

表格5-5龍城高速年度收益預測(敏感性測試1)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	826,254	301,582,657	10.3%	4,161,040
2018年	902,744	329,501,681	9.3%	4,645,234
2019年	1,031,625	376,543,243	14.3%	5,188,427
2020年	1,216,883	445,379,287	18.0%	5,828,456
2021年	1,290,004	470,851,566	6.0%	6,271,885
2022年	1,366,710	498,849,248	5.9%	6,757,896
2026年	1,701,474	621,037,963	5.6% <sup>(2a)</sup>	8,980,874
2031年	2,131,752	778,089,421	4.6% <sup>(2b)</sup>	12,128,843
2036年	2,551,823	933,967,119	3.7% <sup>(2c)</sup>	15,507,694
2041年	2,923,615	1,067,119,420	2.8% <sup>(2d)</sup>	18,659,566
2042年 <sup>(4)</sup>	2,991,958	595,399,546	2.3% <sup>(2e)</sup>	12,528,711

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)龍城高速收費運營期到2042年7月18日結束。

## 5.3 敏感性測試2

表格5-6和表格5-7為第4章列出的社會經濟增長率指標上調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6龍城高速日均車流量(敏感性測試2)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	19,691	51.1%	48.9%	20,892	54.6%	45.4%	14.0%
2018年	22,186	52.0%	48.0%	23,513	55.5%	44.5%	12.7%
2019年 <sup>(2)</sup>	25,861	51.1%	48.9%	27,222	54.8%	45.2%	16.6%
2020年 <sup>(3)</sup>	30,325	49.1%	50.9%	32,217	53.1%	46.9%	17.3%
2021年	32,824	49.8%	50.2%	34,872	53.8%	46.2%	8.2%
2022年	35,499	50.5%	49.5%	37,709	54.5%	45.5%	8.1%
2026年	47,816	53.2%	46.8%	50,803	57.2%	42.8%	7.7% <sup>(1a)</sup>
2031年	65,170	56.3%	43.7%	69,400	60.4%	39.6%	6.4% <sup>(1b)</sup>
2036年	80,787	58.8%	41.2%	85,334	63.0%	37.0%	4.4% <sup>(1c)</sup>
2041年	87,847	60.7%	39.3%	90,818	65.0%	35.0%	1.7% <sup>(1d)</sup>
2042年	88,211	61.1%	38.9%	91,328	65.4%	34.6%	0.4% <sup>(1e)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用龍城高速交通量的總和，即在龍城高速收費站駛出的交通量、在龍城高速收費站駛入而在非龍城高速駛出的的交通量、以及行駛龍城高速但不在龍城高速收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量年至營運期結束日均總車流量得出的複合增長率；(2)祁縣—離石高速公路開通；(3)榆次東陽—昔陽龍坡高速開通、太原二環東環(范莊—龍白)、太原二環西環(西莊—夏家營)、太原二環北環(山根底—范莊)開通。

表格5-7龍城高速通行費年度收益預測(敏感性測試2)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	844,250	308,151,070	12.7%	4,271,181
2018年	940,805	343,393,784	11.4%	4,883,439
2019年	1,105,867	403,641,634	17.5%	5,586,819
2020年	1,349,051	493,752,494	22.0%	6,430,230
2021年	1,448,099	528,556,131	7.3%	7,032,106
2022年	1,553,388	566,986,765	7.3%	7,698,222
2026年	2,028,335	740,342,124	6.9% <sup>(2a)</sup>	10,869,658
2031年	2,671,338	975,038,282	5.7% <sup>(2b)</sup>	15,654,200
2036年	3,188,435	1,166,967,117	3.6% <sup>(2c)</sup>	20,100,319
2041年	3,313,555	1,209,447,601	0.8% <sup>(2d)</sup>	22,005,288
2042年 <sup>(4)</sup>	3,316,290	659,941,648	0.1% <sup>(2e)</sup>	14,469,869

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同

比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)龍城高速收費運營期到2042年7月18日結束。

#### 5.4 敏感性測試3

由於費率提高是對全省的所有高速公路同步進行，因此不會造成交通量在不同公路之間分流，因此預測的交通量與基本方案一致。按照表格5-1的假設條件，基於模型預測得到的斷面交通量和統計得到的基礎年各車型平均通行費率，並假設2016年基礎年分析未來年的通行費率每5年上調5%(即2021年、2026年、2031年、2036年和2041年)，預測得到未來年的路費收入如表格5-8所示。該結果已經將節假日通行的免費小汽車收益分開顯示。

表格5-8龍城高速通行費年度收益預測(敏感性測試3)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	835,251	304,866,521	11.5%	4,216,105
2018年	921,782	336,450,568	10.4%	4,763,730
2019年	1,068,453	389,985,318	15.9%	5,385,323
2020年	1,281,890	469,171,826	20.0%	6,123,993
2021年 <sup>(4)</sup>	1,436,690	524,391,676	12.1%	6,976,885
2022年	1,532,444	559,342,022	6.7%	7,578,837
2026年 <sup>(4)</sup>	2,054,618	749,935,573	7.6% <sup>(2a)</sup>	10,907,434
2031年 <sup>(4)</sup>	2,773,095	1,012,179,634	6.2% <sup>(2b)</sup>	15,978,066
2036年 <sup>(4)</sup>	3,558,152	1,302,283,756	5.1% <sup>(2c)</sup>	22,025,737
2041年 <sup>(4)</sup>	4,109,288	1,499,889,981	2.9% <sup>(2d)</sup>	26,699,189
2042年 <sup>(5)</sup>	4,135,824	823,028,991	0.6% <sup>(2e)</sup>	17,631,443

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)費率上調5%；(5)龍城高速收費運營期到2042年7月18日結束。

## 6 結論

龍城高速公路是山西省第一條由市政府自投自建的高速公路，無論是投資規模還是專案管理在晉中市都屬首次。此路是山西高速公路網中第九環的重要組成部分。東接太舊高速，西南接大運高速，中間與太長高速交匯，這些聯通促進上述高速公路的全面對接。



本次研究進行了2017至2042年7月18日交通量及路費收入的預測。主要研究結果概述如下：

- 1) 2017至2042年7月18日，於各自期間，龍城高速預計每年日均車流量將從19,463輛／天增長到84,405輛／天，期間增長333.3%；
- 2) 龍城高速預計年收入將從2017年的人民幣3.0億元／年增長到2041年的人民幣11.8億元／年。2017至2042年7月18日，龍城高速將產生總收入為人民幣203.7億元。

顧問公司報告中收集的資料包括，首先是直接調研資料，例如在各個收費站調查的資料；其次是間接調研資料，例如從項目公司獲取數據資料；以及一些第三方資料，例如從政府或者官方部門收集的資料。

顧問公司報告中的研究技術路線包括數據資料收集、交通調查資料分析、未來年交通量和通行費收益預測。交通經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長趨勢、交通發展規劃和龍城高速相關地區的發展規劃。顧問公司運用了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。然而基於各種原因，對於任何收費公路的交通量與收益的預測都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間一定會有出入。此外，此報告中所提出的交通量與收益預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中預測值與實際結果也可能由於其他因素而導致差異。因此，本研究公司雖竭力確保所提供資料的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損害承擔任何責任。

此致

梁偉聰  
*BEng, MSc, MFin, MHKIE, MCILT*  
項目總監  
代表  
施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
謹啟

2017年6月27日

梁先生是專業特許規劃及工程師，在行業內擁有超過20年經驗，主要包括運輸策略規劃、交通工程、交通需求模型、交通運輸總體規劃、以及香港、南韓和中國等地的收費公路的交通及收益預測。

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(獨立交通顧問公司)針對馬巢高速公路進行交通量研究以併入本招股章程，以下內容摘自相關報告文本。



施偉拔諮詢(深圳)有限公司，  
中華人民共和國深圳市  
羅湖區嘉賓路2018號  
深華商業大廈1703室

勁投國際控股有限公司  
中華人民共和國  
香港特別行政區  
尖沙咀廣東道9號港威大廈  
第6座5樓501室  
致公司董事

敬啟者，

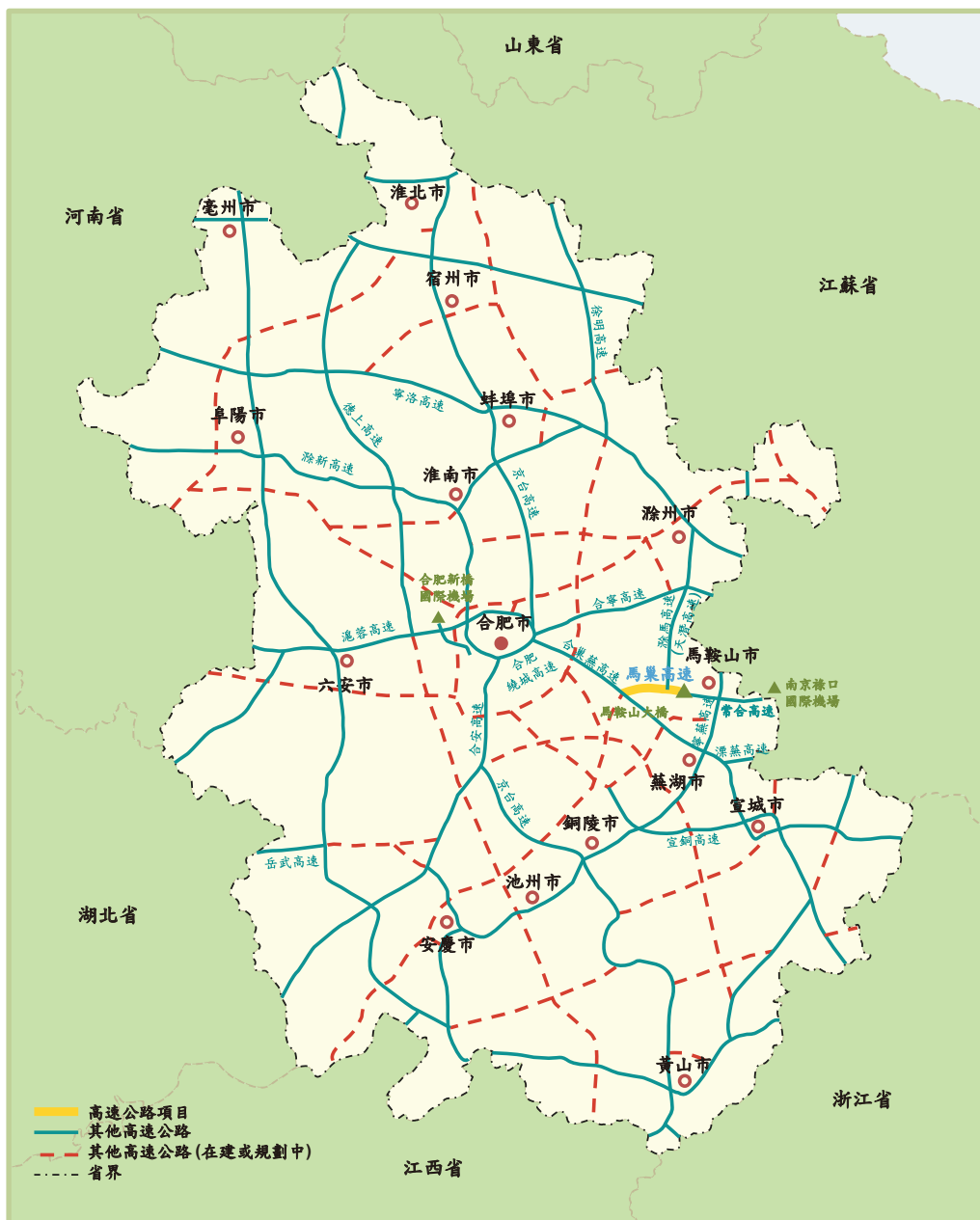
### 安徽省馬巢高速公路

#### 交通量和收益預測研究(摘要簡本)

施偉拔諮詢(深圳)有限公司(「顧問公司」)受勁投國際控股有限公司委託，針對安徽省馬巢高速公路(「項目路」)進行獨立交通量和通行費收益預測研究。

顧問公司在編製交通量和路費收入預測報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷、審慎以及盡職調查。本報告的研究結果摘要如下：

圖1-1馬巢高速地理位置示意圖



### 1 概述

省高速S24馬鞍山至巢湖高速公路(「馬巢高速」)連接馬鞍山市與南京祿口國際機場，是合肥到長江三角洲常州、無錫、蘇州、上海等發達沿海城市的最短路線。馬巢高速位置見圖1-1。

### 路線

馬巢高速全長**35.77**公里，起於和縣，連接馬鞍山長江大橋接線工程姥橋互通起點，並與滁州—馬鞍山高速相交於姥橋互通樞紐，終於含山縣，與合肥—巢湖—蕪湖高速公路交叉。

馬巢高速為全封閉高速<sup>1</sup>，設有一個收費站和兩座互通式立交。它為雙向六車道高速公路，設計車速**100–120**公里／時，最高車速限制為每小時**120**公里。馬巢高速設有一處服務區位於清溪，該服務區由第三方進行管理。

馬巢高速於**2013**年末建成通車並開始收費，現全線投入運營。

### 終點和重要連接點

- **馬鞍山市**：馬鞍山市是安徽省的重要門戶，橫跨長江，毗鄰南京、東臨長江三角洲地區。它擁有兩個國家級開發區和七個省級開發區。合肥市是中國最大的鋼鐵生產基地之一，擁有長江沿岸最大的港口之一。
- **合肥市**：合肥市是安徽省省會、最大的城市，位於安徽中部。它是第一個國家級科技創新試點城市，並且是一個富有吸引力的旅遊城市。
- **合肥—巢湖—蕪湖高速**：穿越安徽省的兩條南北向高速公路之一，是上海—重慶高速公路的連接線，是國家高速公路網的重要組成部分。合肥—巢湖—蕪湖高速公路與馬巢高速直接相連。

### 現有競爭公路／鐵路

- **合肥—南京高速公路和蕪湖—南京高速公路**：合肥—南京高速公路將安徽省、江蘇省西部連接至包括上海市在內長江三角洲。蕪湖—南京高速公路連接蕪湖市和南京市。由於兩條高速公路與馬巢高速公路線路走向平行，因此存在競爭關係。

### 互通式立交

馬巢高速目前擁有座互通式立交，分別連接**S22**天長—潛山高速和**G4211**南京—蕪湖高速，將合肥連接至南京市、常州市、無錫市、蘇州市、上海市等人口密集的長三角城市。

1 全封閉高速公路：出入口受到控制的高速公路。收費站設置於入口和出口處。

## 2 技術路線

具體技術路線和工作步驟如下所述：

*步驟一：工作動員及資料收集* — 顧問公司首先搜集一切有關馬巢高速的資料，包括安徽省及馬巢高速鄰近地區等區域的經濟增長趨勢、運輸發展規劃、和未來產業發展規劃。

*步驟二：基礎年交通情況的分析* — 根據收集所得的數據，對馬巢高速周邊地區的現狀經濟及產業發展進行總結。通過分析歷史資料和收集到的特徵流水數據，推算得到馬巢高速的2017年平均日交通量。時間價值及營運成本也會一併在這階段估算。

*步驟三：交通模型的路網建立* — 此項目工作是為了建立一個電腦模擬程式去展現現在交通走廊的情況。該電腦模擬程式軟件(EMME/3交通模型)系統會被用作路網的建立及其後的調校和評估。顧問公司深信未來年路網會有決定性的影響，所以亦收集及檢討政府擬建公路及基建項目資料，見下文第4章第6條，路網假設及最終路網確定對預測工作極為重要。

*步驟四：社會經濟評估* — 安徽省及周邊省份的社會及經濟預測是另外一個重要的研究元素。顧問公司對最新的政府公佈資料進行分析及評估。這項工作的目的是要從歷史交通量和社會經濟統計資料找到相互關係，如果資料越多越細、得到的函數關係就越好。

*步驟五：交通模型的建立* — 步驟二至四提供了最基本的要素去建立一個交通模型。剩下的工作是設計一個運算系統進行典型的收費公路交通分流分配法。調校完成的模型可以產生接近現實的交通量及類似現況的交通情況。在未來年研究中，交通量分配表會根據步驟三所得結果進行調整。

*步驟六：交通量及收益研究* — 當未來年路網假設、社會經濟元素、經濟增長、通貨膨脹及收費表完成後，詳細的交通量及收益研究就可以進行。顧問公司使用經最終校核的交通預測模型進行了詳細的交通和收益預測工作。

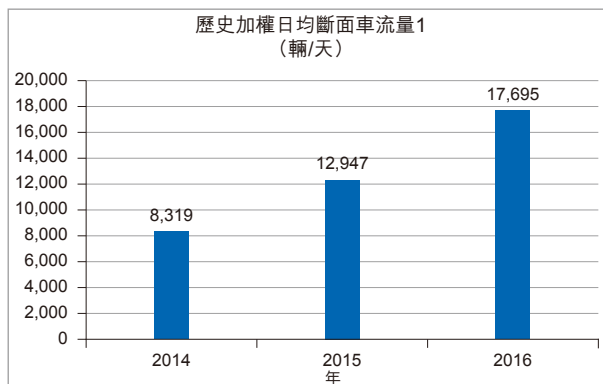
## 3 交通量及收益資料的收集和分析

### 3.1 歷史交通量和收益資料

馬巢高速於2013年開通至今已經3年，顧問公司認為馬巢高速處於上升階段。顧問公

司總結了2014年至2016年馬巢高速歷史加權日均斷面流量如圖3-1所示。顧問公司從安徽馬巢高速公路有限公司獲取了2014年至2016年馬巢高速歷年收益數據，總結如圖3-2所示。

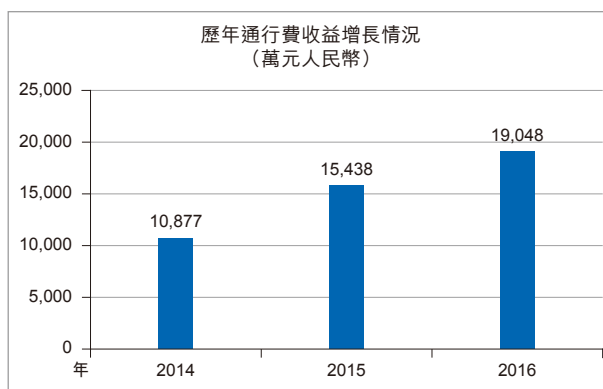
圖3-1歷史加權日均斷面車流量<sup>1</sup>  
(輛/天)



來源：安徽省馬巢高速公路有限公司，2017年

註：<sup>1</sup>加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。2014年車流量指馬巢高速於2014年之全年交通量。公司於2014年6月完成收購其於馬巢高速公路合作公司的權益。

圖3-2歷年通行費收益增長情況  
(萬元人民幣)



來源：安徽省馬巢高速公路有限公司，2017年

註：2014年收益數字為馬巢高速2014年的全年收益，與該年車流量對應。馬巢高速合作夥伴公司於2014年6月完成收購權益年

### 3.2 站到站交通量資料

顧問公司從安徽省高速公路收費結算系統獲取了2014年9月15日至21日的站到站車流量水數據，同時也獲取了2016年7月10日至16日，馬巢高速周邊公路的車流量水數據。這些數據記錄了該時間段內安徽省高速公路聯網系統的所有車輛信息，包括：出入口時間和出入口站、車型、收費類型、通行費費額、總重(貨車)等。這些數據有助顧問公司進一步了解馬巢高速的交通構成、車輛的起點和目的地、交通量週變化及其行車距離。

利用公路收費資訊的站到站資料來獲得高速公路車流分佈的做法具有如下優點：

- 資訊由電子設備記錄，無需現場調查，消除對現場交通秩序的干擾和影響；
- 資訊直接由安徽省高速公路收費結算中心取得，避免了由於人手輸入資料造成的起終點(O-D)錯誤記錄、編碼錯誤問題，提高了基礎資料的準確性；
- 資訊為24小時全天候記錄，取樣率為100% (除去放行車輛和免費車輛)，免除了調查的樣本偏差問題；也不存在人手調查造成的重複抽樣。

### 3.3 補充調查

為了準確掌握馬巢高速公路現有交通量的流量、流向、交通組成情況，顧問公司於2016年7月13日(常規工作日，氣候正常)進行了24小時的起終點(O-D)調查、出入口和斷面車流量調查。

#### 起終點(O-D)調查

OD調查採用抽樣調查方式。為了確保調查獲得足夠的抽樣率，顧問公司在含山南收費站出入口共訪問了1,075輛車，實際抽樣率為24小時調查期內車輛總數的38%，除了個別總量較少的車型外，其他所有車型的整體抽樣結果達到滿意程度。顧問公司同時也收集了調查期間安徽省公路網的站到站流水數據，用於和交通調查結果進行校核。

#### 分車型交通量調查

分車型車流量調查包括馬巢高速收費站出入口車流量調查和斷面車流量調查兩部分，調查得到的結果將會用於基礎年交通模型的校核。該交通調查點結果總結於表格3-1：

表格3-1 交通量調查結果(輛)

調查點	方向	客1	客2	客3	客4	貨1	貨2	貨3	貨4	貨5	合計
含山南收費站	入口	997	12	23	25	88	83	46	43	110	1427
	出口	942	8	27	25	73	91	53	60	123	1402
清溪服務區	巢湖—馬鞍山	3260	101	89	372	210	311	382	313	1000	6038
	馬鞍山—巢湖	2947	119	61	281	147	302	347	267	838	5309

來源：顧問公司，2016年

註：客1、客2、客3、客4分別指1類客車(≤7座)、2類客車(8-19座)、3類客車(20-39座)、4類客車(>39座)；貨1、貨2、貨3、貨4、貨5分別指1類貨車(≤2噸)、2類貨車(2-5(含)噸)、3類貨車(5-10(含)噸)、4類貨車(10-15(含)噸及20英尺集裝箱)、5類貨車(≥15噸及40英尺集裝箱)

#### 4 交通量和收益預測方法

為了對馬巢高速未來的交通量和收益的增長進行準確預測，顧問公司建立了一個綜合的社會經濟—交通模型。交通量和收益預測模型中運用的主要技術方法和模型假設條件總結如下：

1. 預測期： 2017年至2043年12月31日。
2. 社會經濟模型： 目的是建立歷史社會經濟指標(主要是GDP)和交通需求之間的關係，預測未來年交通生成；主要內容如下：

模型輸入：

- 歷史社會經濟數據(見下文第4條)
- 歷史交通量數據(見上文第3章)
- 未來社會經濟指標假設(見下文第4條)

模型輸出：

- 未來年交通增長率

3. 交通預測模型： 顧問公司採用了專業的軟件「EMME/3」，用於開發交通預測模型。同時劃分了840個交通分析小區進行經濟分析。交通預測模型的用於基礎年現狀校核，採用合理的交通增長率假設預測交通分佈，以及在高速公路網上進行交通分配。主要內容包括：

模型輸入：

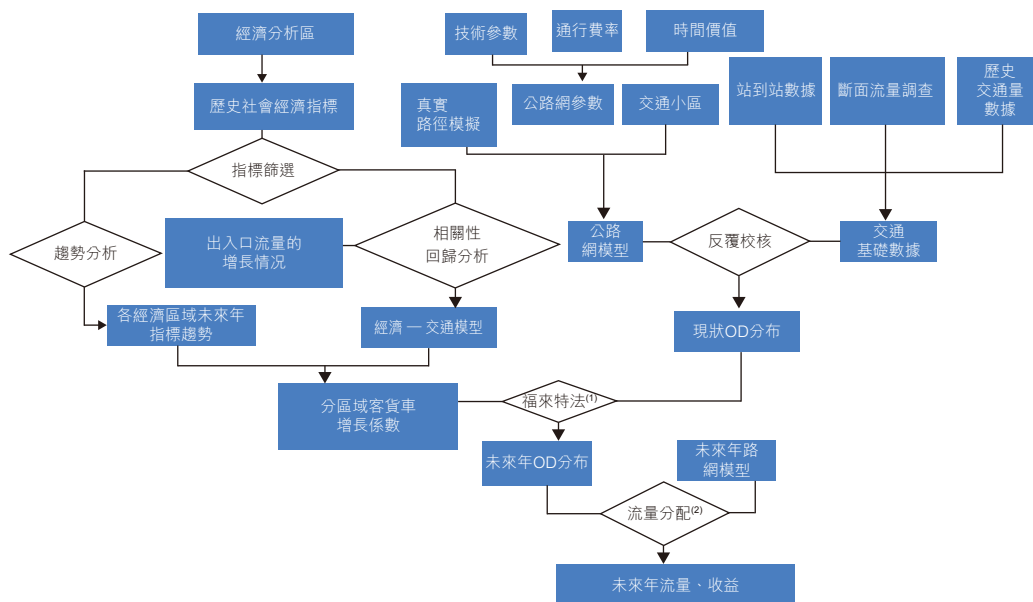
- 基礎年OD數據(見上文第3章)
- 基礎年模型校核(見下文第5條)
- 未來年交通增長率(見上文第2條)
- 公路網(見下文第6條)
- 標準小汽車換算(見下文第7條)
- 費率(見下文第8條)
- 流量延誤函數和通行能力(見下文第9條)
- 交通分配(見下文第10條)

模型輸出：

- 未來年交通量和通行費收益



圖4-1 模型技術路線



來源：顧問公司，2016年

附註：

- (1) 指使用出行矩陣於未來年度平衡之數學方法
- (2) 運輸網絡中在起點與終點之間的路徑選擇

#### 4. 社會經濟因素：

為了分析不同經濟參數對交通增長的影響，顧問公司對歷史交通資料和經濟參數(包括GDP、人口、汽車擁有量和人均收入)的歷史變化進行了仔細研究。然後對所選擇的經濟參數進行相關分析和回歸分析。最後得出GDP與交通量增長最為相關。

歷史實際GDP增長率如表格4-1所示。對於短期(2017–2020年)GDP增長情況，馬巢高速所在省份，以及有重要OD出行的周圍省份(根據站到站資料)，主要依據中國、相關省份的歷史增長率和「十三五」規劃(2016–2020年)的經濟發展目標預測未來的經濟經濟發展趨勢。

中國、安徽省、江蘇省、浙江省、江西省、湖北省、河南省至2020年的實際GDP目標增長率分別為：6.5%、8.5%、7.5%、7.0%、8.5%、9.0%和8.0%。

對於長期情況，「十三五」規劃(2016–2020年)以後的時期，隨著經濟發展日趨成熟、經濟體量日趨增大，顧問公司假設GDP增長將呈下降趨勢。這與世界其他地方經驗是一致的。中國在2021–2025年，2026–2030年，2031–2035年，2036–2040年，2041–2045年的GDP增長率是根據2017–2020年的增長假設進行預估的，其中2040年以前每五年遞減1.0–2.0%，2040年以後每五年遞減0.5%–1.0%，同時參考了其他全球經濟預測來源，例如經濟合作與發展組織等。各省的經濟增長率根據當

地的經濟增長趨勢和發展情況進行調整。未來年GDP增長率假設如下表4-2所示。

表格4-1歷年GDP年增長率

	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2011年至 2015年 平均增長率
安徽省 .....	13.5%	12.1%	10.4%	9.2%	8.7%	10.8%
江蘇省 .....	11.0%	10.1%	9.6%	8.7%	8.5%	9.6%
浙江省 .....	9.0%	8.0%	8.2%	7.6%	8.0%	8.2%
江西省 .....	12.5%	11.0%	10.1%	9.7%	9.1%	10.5%
湖北省 .....	13.8%	11.3%	10.1%	9.7%	8.9%	10.8%
河南省 .....	11.6%	10.1%	9.0%	8.9%	8.3%	9.6%
中國 .....	9.5%	7.9%	7.8%	7.3%	6.9%	7.9%

來源：到2015年可獲得的資料來自中國、安徽省、江蘇省、浙江省、江西省、湖北省、河南省統計年鑒(2012年至2016年)。2011年至2015年GDP平均長率按不變價格計算。

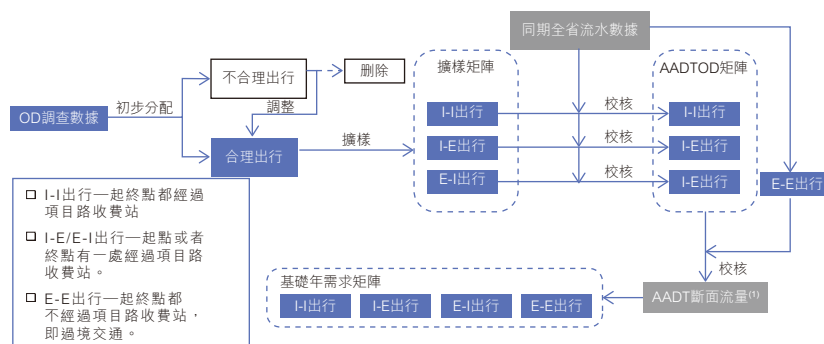
表格4-2各經濟分析區未來年GDP年增長率假設

	2011年至 2015年 平均增長率	2017年至 2020年	2021年至 2025年	2026年至 2030年	2031年至 2035年	2036年至 2040年	2041年至 2045年
安徽省 .....	10.8%	8.5%	6.5%	5.0%	3.5%	2.0%	1.5%
江蘇省 .....	9.6%	7.5%	6.0%	4.5%	3.0%	2.0%	1.5%
浙江省 .....	8.2%	7.0%	5.5%	4.0%	3.0%	2.0%	1.5%
江西省 .....	10.5%	8.5%	7.0%	5.0%	3.5%	2.5%	2.0%
湖北省 .....	10.8%	9.0%	7.0%	5.5%	4.0%	2.5%	2.0%
河南省 .....	9.6%	8.0%	6.0%	4.5%	3.0%	2.0%	1.5%
中國 .....	7.9%	6.5%	5.0%	4.0%	3.0%	2.0%	1.5%

來源：2017年至2020年數據參考中國、安徽省、江蘇省、浙江省、江西省、湖北省、河南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要、經濟合作與發展組織；2021年至2045年資料為顧問公司假設

5. 交通模型校核：顧問公司根據現狀交通條件，對基礎年模型進行了校核。校核程式如下圖所示。根據校核結果，顧問公司建立之交通模型給出的交通量數據與實際交通量相吻合(誤差在±10%以內)，這說明校準後的模型能夠模擬出行模式和路徑選擇行為。因此模型可以作為預測未來年交通量和通行費收入的基礎。

圖4-2模型校核程式



來源：顧問公司，2016年

附註：

(1) 「AADT」指日均車流量

表格4-3 交通量校核結果(單位：輛／高峰小時)

校核點	方向	實際	模型	差異
含山南收費站	入口	82	83	1.42%
	出口	94	95	1.39%
巢湖互通—含山南	巢湖—馬鞍山	540	541	0.20%
	馬鞍山—巢湖	542	543	0.29%
含山南—姥橋互通	巢湖—馬鞍山	581	576	-0.81%
	馬鞍山—巢湖	593	590	-0.50%
姥橋互通—接馬橋	巢湖—馬鞍山	597	601	0.69%
	馬鞍山—巢湖	611	612	0.26%

來源：顧問公司，2016年

## 6. 路網：

在本項目模型基本年路網的建立過程中，顧問公司採用安徽省現狀公路網及安徽省高速公路網「十三五」規劃為參照依據，將安徽省及周邊省份的公路網絡輸入交通專業預測模型軟件EMME/3中以建立交通供給模型。主要公路都包括在EMME/3模擬路網中，包含有高速公路和國道。

為了分析安徽省未來路網的變化對馬巢高速的車流量的影響(誘增或分流)，顧問公司收集了安徽省高速公路建設「十三五」規劃及近期建設規劃，確定了2017年至2022年的新建高速公路項目。所有這些新建高速公路已經根據其預計開通時間添加到基礎年EMME/3路網中，以評估新開通高速公路對馬巢高速的影響。對於2022年以後的公路基礎設施規劃項目，暫無官方來源作假設。

根據分析，未來年對馬巢高速有比較大影響的年份是2018年、2020年、2022年。2018年北沿江高速巢(湖)無(為)段、蕪湖長江二橋、南京—宣城—杭州高速狸橋至宣城段開通；2020年，岳西—武漢高速東延段開通，屆時會令馬巢高速成為武漢及長三角地區之間完整通道的一部分，帶來正面影響。

馬巢高速就是作為北沿江高速的一段在整個路網中發揮功能。北沿江高速估計2022年能夠建成，但是它與岳武高速東延段承擔的角色基本重合，因此它的開通，對馬巢高速來說只有輕微的促進作用。新項目開通對馬巢高速流量造成的影響如下表所示。

表格4-4新開通公路交通影響情況

公路名稱	開通年份	開通初年對 車流量的分流/ 吸引影響
G42S：北沿江高速巢湖至無為段	2018年	交通分流影響
S11：蕪湖長江公路二橋	2018年	交通分流影響
S05：南京—宣城—杭州高速狸橋至宣城段	2018年	交通分流影響
G42S：岳西—武漢高速東延段及安慶支線	2020年	交通吸引影響
S22：北沿江高速公路無為至安慶段	2022年	交通吸引影響

來源：顧問公司，2017年

註：不在表內的新開通公路同樣在模型中進行了測試，由於其走向的差異或者距離馬巢高速較遠，對馬巢高速影響較輕微

7. 標準小汽車轉換系數： 在一般其他的交通量預測研究中，在交通模型分析時會將不同類型的車輛轉換為標準小汽車。標準小汽車從本質上是不同交通方式相比小汽車對交通參數（例如車頭時距、速度、密度）的影響。下表給出了顧問公司採用的小汽車轉換系數。

表格4-5小汽車轉換系數

車型	編號	名稱	轉換系數
客車	1	1類客車	1.0
	2	2類客車	1.5
	3	3類客車	2.0
	4	4類客車	2.5
貨車	5	1類貨車	1.5
	6	2類貨車	2.0
	7	3類貨車	2.5
	8	4類貨車	2.5
	9	5類貨車	3.0

來源：顧問公司，2016年

8. 收費費率： 安徽省交通運輸廳、安徽省物價局2010年10月21日聯合下發了《關於調整我省路橋通行費收費標準的通知》(皖交財[2010]391號)，安徽省高速公路收費標準如下表4-6所示。凡使用電子收費卡(「安徽交通卡」或「徽通卡」)在安徽省境內高速公路繳納通行費的用戶，享受當次通行費5%的優惠標準，優惠期自2010年11月10日開始暫定兩年。在本次研究中，顧問公司在基本方案中假設此收費標準將持續推行直至馬巢高速營運期結束。

表格4-6安徽省高速公路基本收費標準

類別	車型分類收費標準			計重收費標準	
	客車車型及規格	貨車核定載品質	公路收費分類 (人民幣 元/車·公里)	貨車計重總品質	收費標準 (人民幣 元/噸·公里)
第1類	≤ 7座	≤2噸	0.45	基本費率	0.09
第2類	8座-19座	2-5噸(含)	0.8	≤10噸	0.09
第3類	20座-39座	5-10噸(含)	1.1	10-40噸(含)	按0.09線性 遞減到0.05
第4類	≥ 40座	10-15噸(含) 20英尺集裝箱	1.3	>40噸	0.05
第5類		>15噸 40英尺集裝箱	1.5		

超限加收標準

超限30%(含30%)的重量部分，按基本費率收取車輛通行費；超限30%-100%(含100%)的重量部分，按基本費率的3倍線性遞增至6倍計收通行費；超限100%以上的重量部分，按基本費率的6倍計重收取車輛通行費。

來源：安徽省馬巢高速公路有限公司，2016年

- 註：
1. 按車型分類收費標準收費時，客車計費座位按照行駛證核定的座位數計算；貨車車型分類計費噸位按行駛證核定的載貨品質計算；當單車拖拽另一輛掛車時，該組合車輛的車型按照高於主車一個類別的車型分類標準執行。
  2. 車型分類收費最低收費為人民幣5元；計重收費不足人民幣20元時，按20元計費；計重收費車貨總品質不足5噸者，按5噸計費；高速公路實行人民幣2.50元以下舍，2.51-7.50元歸人民幣5元，7.51-9.99元歸人民幣10元。
  3. 對超限運輸車輛的認定標準為(綠色通道車輛超限按此標準認定)：二軸貨車17噸；三軸貨車25噸；四軸貨車35噸；五軸貨車43噸；六軸及六軸以上貨車49噸。對符合「綠色通道」政策的整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行。

此外《關於調整安徽省路橋通行費收費標準的通知》也規定了高速公路特大橋樑、隧道車輛加收通行費標準，如下表4-7所示。

表格4-7安徽省高速公路特大橋樑、隧道車輛加收通行費標準

類別	車型及規格		加收標準 (單位：人民幣 元/車次)
	客車	貨車	
第1類	≤ 7座	≤2噸	10
第2類	8座-19座	2-5噸(含)	15
第3類	20座-39座	5-10噸(含)	20
第4類	≥ 40座	10-15噸(含) 20英尺集裝箱	25
第5類		>15噸 40英尺集裝箱	30

來源：安徽省馬巢高速公路有限公司，2016年

除此之外，安徽省交通運輸廳2016年7月7日印發了《關於認真落實貨車通行費優惠政策的實施方案》，方案主要內容為：調整現行電子收費貨車通行費優惠標準。按照省政府規定，對持有「徽通卡」的貨運車輛通行我省收費公路，在現行享受通行費95折的基礎上，再給予降低10個百分點的優惠，優惠期限暫定3年，自2016年7月12日至2019年7月11日。

該項政策出台的目的是為了促進「徽通卡」的普及。隨著優惠政策的實施，貨車的通行費率會有所下降，並且使用「徽通卡」的比例也會有所提高，除此也會吸引更多貨車選擇高速公路出行。

根據在2012年7月24日發佈的《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在高速公路行駛的小型客車可於春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日免費通行，免費通行的車輛類別為行駛收費公路的7座以下（含7座）載客車輛，包括摩托車。此優惠方案適用於政府批准的所有高速公路，包括馬巢高速公路。

根據《關於進一步完善鮮活農產品運輸綠色通道政策的緊急通知》，從2010年12月1日起，全國所有收費公路全部納入鮮活農產品運輸「綠色通道」網絡範圍，對整車合法裝載運輸鮮活農產品車輛免收車輛通行費。對超限超載幅度不超過5%的鮮活農產品運輸車輛，比照合法裝載車輛執行。

為評估此優惠方案每年所影響的平均日數，顧問公司參考了2012年《關於修改〈全國年節及紀念日放假辦法〉的決定》，假設未來年春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日的休假日數合共為20天。此外，顧問公司也考慮運輸綠色通道政策，將作為計算未來年優惠方案對龍城高速流量及收益影響的依據。顧問公司假設這些優惠方案將持續推行直至馬巢高速營運期結束。

#### 9. 流量延誤函數和 公路通行能力：

基礎年的通行能力為144,526 (PCU / 天)，相當於93,242 (輛 / 天)，假設未來年沒有拓寬行車道計劃。

行車時間基本上由車速決定，而車速又隨交通擁擠度變化。基礎年馬巢高速的擁擠度已經計算。在未來年隨著交通量增長，將有必要通過「容量約束」的交通分配來估計車速。

對高速公路的通行能力構成影響的因素主要有設計標準（設計車速）、車型構成及交通量時間分佈（高峰小時系數）。針對馬巢高速，其設計車速為120公里 / 小時，服務水平等級C ( $0.55 \leq \text{飽和度} \leq 0.75$ )，根據《公路工程技術標準》(JTG B01-2014)，三級服務水平斷面的通行能力為1650 (pcu / 車道 / 小時)，馬巢高速高峰小時系數PHF = 6.85% (來自調查資料計算，該系數為高峰小時交通量與日交通量之比)。

根據上述參數，計算得到基礎年馬巢高速的斷面通行能力為144,526(PCU／天)，馬巢高速小汽車平均換算系數為1.55(pcu／輛)(來自調查資料計算)，所以馬巢高速通行能力轉化為自然車數為93,242(輛／天)。然而，未來年馬巢高速客貨車比例的變化，將影響各個斷面實際可以通過自然車數量，於是相應的影響那個時間的通行能力。因此未來年馬巢高速的斷面通行能力可能會與當前的計算值有些變化。

#### 10. 交通分配

本項目採用「綜合成本」作為公路使用者路徑選擇的決定因素，以此進行車流量平衡分配。所謂綜合成本下的車流量分配，即綜合考慮影響公路車輛路徑選擇的所有成本因素，如行車時間、行車距離和行車成本。

顧問公司採用的交通分配方法是用來衡量一般駕駛人願意付費的程度。在過程中考慮了馬巢高速與競爭路線的速度與擁擠程度。在出行矩陣中每兩個區之間的出行將被分配到綜合成本最低的路徑。分配是一個反覆的過程，在每一次的循環中，車輛都會選擇綜合成本最低的路徑。例如，假設有兩條相同級數及里程的公路，但在該循環分配的交通量不同，則交通量較低的那條公路將被選擇。在下次循環，這兩條公路的相對綜合成本可能又不一樣而新的分配就會取決於新的相對綜合成本。這個程式會反覆進行，直到路網上的交通量達到一個平衡狀態為止。根據收費費率、路段流量、出行距離可計算得到馬巢高速通行費收益。

### 5 交通量和收益預測結果

基於以上研究以及第4章的關鍵假設條件，把2016年作為基礎年份。交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年(在此期間會對未來高速公路網變化對馬巢高速產生的影響進行評估)，其後，表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。

本次預測除了基本方案以外，我司還測試一系列敏感性測試方案，各個方案的假設內容如下表5-1所示。

表格5-1各方案假設情況表

方案	主要影響因素
(1) 基本方案	根據第4章的假設條件；
(2) 敏感性測試 1	在基本方案基礎上，社會經濟增長情況相對第4章的假設下調10%的測試；
(3) 敏感性測試 2	在基本方案基礎上，社會經濟增長情況相對第4章的假設上調10%的測試；
(4) 敏感性測試 3	在基本方案基礎上，費率每5年上調5%

來源：顧問公司，2016年

### 5.1 基本方案

根據以上研究，交通量和收益預測選取的特徵年分別為：2017年至2022年每一年作為一個特徵年（在此期間會對未來高速公路網變化對馬巢高速產生的影響進行評估），其後表4-2中增長率假設的每個時期的最前一年作為一個特徵年，直至運營期的最後一年。各特徵年的交通量和收益預測結果如表格5-2和表格5-3。

表格5-2馬巢高速年平均日交通量(基本方案)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均總車流量增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	23,561	72.9%	27.1%	19,359	69.7%	30.3%	—
2018年 <sup>(2)</sup>	26,801	73.7%	26.3%	22,087	70.6%	29.4%	13.8%
2019年	30,397	74.4%	25.6%	25,057	71.5%	28.3%	13.4%
2020年 <sup>(3)</sup>	35,352	75.4%	24.6%	29,249	72.6%	27.4%	16.3%
2021年	39,510	76.2%	23.8%	32,656	73.3%	26.7%	11.8%
2022年 <sup>(4)</sup>	44,091	76.4%	23.6%	36,419	73.6%	26.4%	11.6%
2026年	64,395	78.5%	21.5%	53,384	75.9%	24.1%	9.9%(1a)
2031年	91,684	79.9%	20.1%	77,205	77.9%	22.1%	7.3%(1b)
2036年	115,030	80.8%	19.2%	98,503	79.2%	20.8%	4.6%(1c)
2041年 <sup>(5)</sup>	115,109	80.8%	19.2%	98,579	79.1%	20.9%	0.0%(1d)
2043年	115,109	80.8%	19.2%	98,579	79.1%	20.9%	0.0%(1e)

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用馬巢高速交通量的總和，即在馬巢高速收費站駛出的交通量、在馬巢高速收費站駛入而在非馬巢高速駛出的的交通量、以及行駛馬巢高速但不在項目收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率：(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量和特許經營期末的日均總車流量得出的複合增長率。(2)北沿江高速巢(湖)無(為)段、蕪湖長江二橋、寧宣高速貫通開通；(3)合寧高速、合安及合蕪高速拓寬；岳武高速東延段開通；(4)北沿江高速貫通；(5)馬巢高速部分路段飽和。



表格5-3 馬巢高速通行費年度收益預測(基本方案)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	581,638	212,297,800	11.8%	8,732,207
2018年	645,111	235,465,549	10.9%	10,105,327
2019年	718,430	262,226,914	11.4%	11,597,955
2020年	840,696	307,694,805	17.0%	13,760,910
2021年	929,230	339,168,854	10.5%	15,521,247
2022年	1,034,110	377,450,148	11.3%	17,370,204
2026年	1,468,904	536,149,814	9.2% <sup>(2a)</sup>	26,245,862
2031年	2,067,772	754,736,762	7.1% <sup>(2b)</sup>	28,650,611
2036年	2,587,741	947,113,129	4.6% <sup>(2c)</sup>	28,650,611
2041年	2,593,860	946,758,836	0.0% <sup>(2d)</sup>	28,650,611
2043年 <sup>(4)</sup>	2,593,860	946,758,836	0.0% <sup>(2e)</sup>	28,650,611

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2043年12月31日。

## 5.2 敏感性測試1

表格5-4和表格5-5為第4章列出的社會經濟增長率指標下調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-4 馬巢高速年平均日交通量(敏感性測試1)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均 總車流量 增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	23,303	72.8%	27.2%	19,149	69.6%	30.4%	—
2018年 <sup>(2)</sup>	26,234	73.5%	26.5%	21,619	70.4%	29.6%	12.6%
2019年	29,452	74.2%	25.8%	24,214	71.4%	28.9%	12.3%
2020年 <sup>(3)</sup>	33,926	75.1%	24.9%	28,066	72.3%	27.7%	15.2%
2021年	37,572	75.8%	24.2%	31,058	72.9%	27.1%	10.7%
2022年 <sup>(4)</sup>	41,566	76.0%	24.0%	34,335	73.2%	26.8%	10.6%
2026年	58,860	77.9%	22.1%	48,775	75.2%	24.8%	9.1% <sup>(1a)</sup>
2031年	81,924	79.3%	20.7%	68,841	77.1%	22.9%	6.8% <sup>(1b)</sup>
2036年	102,947	80.0%	20.0%	87,733	78.2%	21.8%	4.7% <sup>(1c)</sup>
2041年 <sup>(5)</sup>	114,207	80.3%	19.7%	97,994	78.7%	21.3%	2.1% <sup>(1d)</sup>
2043年	114,207	80.3%	19.7%	97,994	78.7%	21.3%	0.0% <sup>(1e)</sup>

來源：顧問公司，2017年

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用馬巢高速交通量的總和，即在馬巢高速收費站駛出的交通量、在馬巢高速收費站駛入而在非馬巢高速駛出的的交通量、以及行駛馬巢高速但不在項目收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

- (1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量和特許經營期末的日均總車流量得出的複合增長率。(2)北沿江高速巢(湖)無(為)段、蕪湖長江二橋、寧宣高速貫通開通；(3)合寧高速、合安及合蕪高速拓寬；岳武高速東延段開通；(4)北沿江高速貫通；(5)馬巢高速部分路段飽和。

表格5-5馬巢高速通行費年度收益預測(敏感性測試1)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	575,986	210,234,934	10.7%	8,625,807
2018年	632,964	231,032,009	9.9%	9,865,419
2019年	698,467	254,940,273	10.3%	11,196,566
2020年	810,269	296,558,453	16.0%	13,147,099
2021年	888,568	324,327,191	9.7%	14,680,264
2022年	981,214	358,142,974	10.4%	16,272,035
2026年	1,355,212	494,652,278	8.4% <sup>(2a)</sup>	23,761,688
2031年	1,864,684	680,609,677	6.6% <sup>(2b)</sup>	25,740,688
2036年	2,336,067	855,000,648	4.6% <sup>(2c)</sup>	25,740,688
2041年	2,593,053	946,464,308	2.1% <sup>(2d)</sup>	25,740,688
2043年 <sup>(4)</sup>	2,593,053	946,464,308	0.0% <sup>(2e)</sup>	25,740,688

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2043年12月31日。

### 5.3 敏感性測試2

表格5-6和表格5-7為第4章列出的社會經濟增長率指標上調10%的敏感性測試下交通量和通行費收益預測結果。敏感性測試僅用來說明其對交通量的影響程度，任何其他的變化都可能超過所給出的測試範圍。

表格5-6馬巢高速年平均日交通量(敏感性測試2)(輛/天)

年份	日均總車流量 <sup>(*)</sup>			加權日均斷面流量 <sup>(#)</sup>			日均 總車流量 增長率 <sup>(1)</sup>
	車流量	客車比例	貨車比例	車流量	客車比例	貨車比例	
2017年	23,808	72.9%	27.1%	19,565	69.7%	30.3%	
2018年 <sup>(2)</sup>	27,371	73.8%	26.2%	22,559	70.8%	29.2%	15.0%
2019年	31,436	74.6%	25.4%	25,919	71.6%	28.2%	14.9%
2020年 <sup>(3)</sup>	36,826	75.7%	24.3%	30,471	72.9%	27.1%	17.1%
2021年	41,529	76.5%	23.5%	34,334	73.7%	26.3%	12.8%
2022年 <sup>(4)</sup>	46,732	76.8%	23.2%	38,607	74.1%	25.9%	12.5%
2026年	70,315	79.0%	21.0%	58,324	76.5%	23.5%	10.8% <sup>(1a)</sup>
2031年	102,314	80.5%	19.5%	86,843	78.7%	21.3%	7.8% <sup>(1b)</sup>
2036年 <sup>(5)</sup>	115,584	81.0%	19.0%	98,920	79.3%	20.7%	2.5% <sup>(1c)</sup>
2041年	115,584	81.0%	19.0%	98,920	79.3%	20.7%	0.0% <sup>(1d)</sup>
2043年	115,584	81.0%	19.0%	98,920	79.3%	20.7%	0.0% <sup>(1e)</sup>

註：(\*)日均總車流量指平均每天使用馬巢高速交通量的總和，即在馬巢高速收費站駛出的交通量、在馬巢高速收費站駛入而在非馬巢高速駛出的的交通量、以及行駛馬巢高速但不在項目收費站駛入和駛出的過境交通量；(#)加權日均斷面流量：(a)(i)各個路段的每日平均車流量乘以(ii)該路段里程數的乘積總和除以(b)總里程數的商值。

(1) 2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(1a)比較2022年日均總車流量和2026年日均總車流量得出的複合增長率；(1b)比較2026年日均總車流量和2031年日均總車流量得出的複合增長率；(1c)比較2031年日均總車流量和2036年日均總車流量得出的複合增長率；(1d)比較2036年日均總車流量和2041年日均總車流量得出的複合增長率；(1e)比較2041年日均總車流量和特許經營期末的日均總車流量得出的複合增長率。(2)北沿江高速巢(湖)無(為)段、蕪湖長江二橋、寧宣高速貫通開通；(3)合寧高速、合安及合蕪高速拓寬；岳武高速東延段開通；(4)北沿江高速貫通；(5)馬巢高速部分路段飽和。

表格5-7馬巢高速通行費年度收益預測(敏感性測試2)(人民幣元)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	587,136	214,304,775	12.8%	8,834,889
2018年	657,507	239,990,118	12.0%	10,344,210
2019年	742,262	270,925,530	12.9%	12,019,302
2020年	872,218	319,231,901	17.5%	14,396,392
2021年	972,026	354,789,539	11.4%	16,397,788
2022年	1,090,084	397,880,521	12.1%	18,517,002
2026年	1,592,230	581,163,935	9.9% <sup>(2a)</sup>	28,884,254
2031年	2,299,035	839,147,668	7.6% <sup>(2b)</sup>	31,756,297
2036年	2,594,464	949,573,997	2.4% <sup>(2c)</sup>	31,756,297
2041年	2,594,464	946,979,532	0.0% <sup>(2d)</sup>	31,756,297
2043年 <sup>(4)</sup>	2,594,464	946,979,532	0.0% <sup>(2e)</sup>	31,756,297

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示。(4)預測期至2043年12月31日。

### 5.4 敏感性測試3

由於費率提高是對全省的所有高速公路同步進行，因此不會造成交通量在不同公路之間分流，因此預測的交通量與基本方案一致。按照表格5-1的假設條件，基於模型預測得到的斷面交通量和統計得到的基礎年各車型平均通行費率，並假設緊隨2016年基礎年測試未來年的通行費率每5年上調5%（即2021年、2026年、2031年、2036年和2041年），預測得到未來的路費收入如表格5-8所示。該結果已經將節假日通行的免費小汽車收益分開顯示。

表格5-8馬巢高速通行費年度收益預測(敏感性測試3)

年份	日平均收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	年收益 (人民幣元) <sup>(1)</sup>	日平均收益 增長率 <sup>(2)</sup>	節假日損失收入 (人民幣元) <sup>(3)</sup>
2017年	581,638	212,297,800	11.8%	8,732,207
2018年	645,111	235,465,549	10.9%	10,105,327
2019年	718,430	262,226,914	11.4%	11,597,955
2020年	840,696	307,694,805	17.0%	13,760,910
2021年 <sup>(4)</sup>	975,691	356,127,297	16.1%	16,297,309
2022年	1,085,815	396,322,656	11.3%	18,238,715
2026年 <sup>(4)</sup>	1,619,466	591,105,170	10.5% <sup>(2a)</sup>	28,936,063
2031年 <sup>(4)</sup>	2,393,705	873,702,144	8.1% <sup>(2b)</sup>	33,166,664
2036年 <sup>(4)</sup>	3,145,415	1,151,221,928	5.6% <sup>(2c)</sup>	34,824,997
2041年 <sup>(4)</sup>	3,310,495	1,208,330,847	1.0% <sup>(2d)</sup>	36,566,247
2043年 <sup>(5)</sup>	3,310,495	1,208,330,847	0.0% <sup>(2e)</sup>	36,566,247

來源：顧問公司，2017年

註：(1)通行費收益預測是以當年價格為基準，作為非經濟專業部門，顧問公司沒有對未來各年的通貨膨脹率作出假設；日平均收益等於年收益除以365天或閏年除以366天。(2)2017年至2022年的每一年之間為同比增長率；(2a)比較2022年日平均收益和2026年日平均收益得出的複合增長率；(2b)比較2026年日平均收益和2031年日平均收益得出的複合增長率；(2c)比較2031年日平均收益和2036年日平均收益得出的複合增長率；(2d)比較2036年日平均收益和2041年日平均收益得出的複合增長率；(2e)比較2041年日平均收益至營運期結束日平均收益得出的複合增長率；(3)預測資料亦同時考慮到在春節、清明節、勞動節、國慶日等四個國家法定節假日7座以下(含7座)載客車輛將免費通行，預測未來年免費通行日數為每年20天；該節假日損失收益已分開顯示；(4)費率上調5%；(5)預測期至2043年12月31日。

## 6 結論

馬巢高速屬於北沿江高速的一段，是揚州至武漢高速公路的重要組成部分。是武漢至長三角地區最便捷的通道。

本次交通量及路費收入預測的預測年限為2017年年至2043年。基本方案預測結果如下：

- 1) 2017至2043年，於各自期間，馬巢高速預計每年日均車流量將從23,561輛／天增長到115,109輛／天，期間增長389%；
- 2) 同期馬巢高速的通行費收益從2017年人民幣2.123億元／年增長2043年的人民

9.468億元／年，2017至2043年間的收益總額達到人民幣180.03億元。

顧問公司報告中收集的資料包括，首先是直接調研資料，例如在各個收費站調查的資料；其次是間接調研資料，例如從項目公司獲取數據資料；以及一些第三方資料，例如從政府或者官方部門收集的資料。

顧問公司報告中的研究技術路線包括數據資料收集、交通調查資料分析、未來年交通量和通行費收益預測。交通經濟模型和交通預測模型中的假設條件考慮了歷史經濟和交通量資料、經濟增長趨勢、交通發展規劃和馬巢高速相關地區的發展規劃。顧問公司運用了業界普遍接受的工作流程與技術方法，在準備報告的過程中運用了合理和專業的技術、判斷以及盡職調查。然而基於各種原因，對於任何收費公路的交通量與收益的預測都有不確定性。由於顧問公司無法完全掌握所有可能發生的變化，預測值與實際結果之間一定會有出入。此外，此報告中所提出的交通量與收益預測主要是反映整體的長期趨勢，在任何一特定年中預測值與實際結果也可能由於其他因素而導致差異。因此，本研究公司雖竭力確保所提供資料的技術性，但顧問公司不保證所提供資料的準確性或可靠性，且概不會就因有關資料所帶來的任何損失或損害承擔任何責任。

此致

梁偉聰  
*BEng, MSc, MFin, MHKIE, MCILT*  
項目總監  
代表  
施偉拔諮詢(深圳)有限公司  
謹啟

2017年6月27日

梁先生是專業特許規劃及工程師，在行業內擁有超過20年經驗，主要包括運輸策略規劃、交通工程、交通需求模型、交通運輸總體規劃、以及香港、南韓和中國等地的收費公路的交通及收益預測。

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

以下為本公司之組織章程大綱(「組織章程大綱」)及章程細則(「章程細則」)若干規定及百慕達公司法若干方面之概要。

### 1. 組織章程大綱

組織章程大綱載明(除其他事項外)，本公司股東之責任以彼等當時各自持有股份之未繳股款金額(如有)為限，及本公司為一家依照公司法界定之獲豁免公司。組織章程大綱亦列明本公司成立之宗旨並無限制及本公司擁有一位自然人之能力、權利、權力及特權。本公司作為獲豁免公司，將在百慕達營業地點以外之其他地區經營業務。

根據公司法第42A條之規定並在其規限下，組織章程大綱授權本公司購回其本身之股份，而根據其章程細則，董事會(「董事會」)可按其認為適當之該等條款及在該等條件之規限下行使此項權力。

### 2. 章程細則

章程細則於2017年6月19日獲有條件採納，並於上市日期起生效。以下為章程細則若干條文之概要：

#### (a) 董事

##### (i) 配發及發行股份與認股權證之權力

在任何股份或任何類別股份持有人所獲賦予之任何特權之規限下，本公司可通過普通決議案決定(或如無該項決定或該項決定並無作出特別條文，則由董事會決定)發行任何附有或已附有該等權利或該等限制之股份，無論是關於股息、投票權、資本回報或其他方面。在公司法規限下，本公司可發行任何優先股或將其轉換為股份，而在指定日期或按本公司之選擇或(如組織章程大綱許可)按持有人之選擇，本公司可以於發行或轉換股份前可能通過普通決議案決定之該等條款及該等方式贖回優先股。董事會可發行認股權證，授予其持有人按董事會不時釐定之條款認購本公司股本中任何類別股份或證券之權利。

在公司法、章程細則、本公司於股東大會上可能作出之任何指示及(如適用)任何指定證券交易所(定義見章程細則)規則之規限下，且在不影響任何股份或任何類別股份當時所附有之任何特別權利或限制之情況下，本公司所有未發行股份將由董事會處置，董事會可全權酌情決定在其認為適當之時間按其認為適當之對價及該等條款

與條件向其認為適當之人士提呈發售、配發、授出認股權或以其他方式處置股份，惟股份不得以折讓方式發行。

在作出或授出任何配發、提呈發售股份、就股份授出認股權或處置股份時，本公司或董事會均毋須向登記地址位於董事會認為倘未辦理註冊聲明或其他特別手續而於當地進行上述活動即屬違法或不切實際可行之任何特定地區或多個地區之股東或其他人士進行或促成進行該等配發、提呈發售、認股權或股份。因前述條文而受影響之股東，無論在任何情況下概不屬於或被視為另一類別之股東。

### (ii) 出售本公司或其任何附屬公司資產之權力

章程細則並無載列關於出售本公司或其任何附屬公司資產之特別條文。

附註：然而，董事可行使一切權力及進行本公司可行使或進行或批准之一切行動及事宜；惟僅限於並非章程細則或公司法規定須由本公司於股東大會上行使或進行之一切權力、行動及事宜。

### (iii) 對失去職位之補償或付款

凡向任何董事或前任董事支付任何金額之款項，以作為對失去職位之補償或作為其退任或與其退任有關之對價(此等付款並非董事根據合約之規定而享有)，均須由本公司在股東大會上批准，方可作實。

### (iv) 向董事提供貸款及為貸款提供抵押

章程細則並無關於向董事提供貸款之條文。然而，公司法載有公司向董事提供貸款或為貸款提供貸款抵押之限制，有關條文概述於本附錄「百慕達公司法」一段。

### (v) 提供財務資助以購買本公司股份

在遵守指定證券交易所(定義見章程細則)及任何其他相關監管機構之規則及規例下，本公司可為或就任何人士已購買或將購買本公司任何股份提供財務資助。

### (vi) 披露與本公司或其任何附屬公司所訂合約中擁有之權益

董事可於在職董事期間兼任本公司任何其他有酬勞之職位或職務(本公司之核數師除外)，任期及條款(在公司法規限下)由董事決定，且除根據任何其他章程細則規定之任何酬金外，並可收取額外酬金(不論以薪金、佣金、分享溢利或其他形式作出)。董事可為或可成為由本公司創辦之任何公司或本公司擁有權益之任何其他公司之董事或其他高級職員或股東，而毋須向本公司或股東交代其因身為該等其他公司董事

或高級職員或股東或擁有該等其他公司權益所收取之任何酬金、溢利或其他利益。在章程細則另有規定下，董事會可按其認為在各方面均適當之方式，促使行使本公司持有或擁有之任何其他公司之股份所賦予之投票權，包括投票贊成委任全體或任何董事為該等其他公司之董事或高級職員之決議案，或投票贊成或規定向該等其他公司之董事或高級職員支付酬金。

在公司法及章程細則之規限下，任何董事或建議委任或候任董事不應因其職位而失去就其出任有酬勞職位或職務或以賣方、買方或任何其他方式與本公司訂立合約之資格，且任何該等合約或任何董事以任何方式於其中有利益關係之任何其他合約或安排亦不會因而作廢；參加訂約或有利益關係之董事毋須因其董事職務或由此而建立之受託關係向本公司或股東交代其自任何該等合約或安排所獲得之任何酬金、溢利或其他利益。知悉在本公司所訂立或建議訂立之合約或安排中有任何直接或間接利益之董事須於最初考慮訂立該合約或安排之董事會會議上申明其利益性質；若董事其後方知有關利益關係，則須於知悉此項利益關係後之首次董事會會議上申明其利益性質。

董事不得就與其或其任何緊密聯繫人(定義見章程細則)有重大利益關係之任何合約或安排或其他建議之任何董事會決議案投票(亦不得計入法定人數內)，惟此項限制將不適用於下列任何一種情況，即：

- (A) 就董事或其任何緊密聯繫人應本公司或其任何附屬公司之要求或基於彼等之利益而借出款項或產生或作出承擔，而向該董事或其緊密聯繫人提供任何抵押或賠償保證之任何合約或安排；
- (B) 就本公司或任何其附屬公司之債項或承擔向第三方提供任何抵押或賠償保證之合約或安排，而董事或其緊密聯繫人本身根據一項擔保或賠償保證或透過提供抵押而承擔全部或部分責任(不論個別或共同承擔)；
- (C) 任何有關本公司或本公司可能發起或擁有權益之任何其他公司發售股份或債券或其他證券以供認購或購買之合約或安排，而董事或其緊密聯繫人因參與發售之包銷或分包銷而擁有或將擁有其中權益；



- (D) 董事或其緊密聯繫人僅因其或彼等於本公司之股份或債券或其他證券擁有權益而與其他本公司股份或債券或其他證券持有人以相同方式擁有權益之任何合約或安排；或
- (E) 任何有關採納、修訂或運作認股權計劃、退休金或退休、身故或傷殘撫恤金計劃或與董事、其緊密聯繫人及本公司或其任何附屬公司僱員有關之其他安排之建議或安排，而該等建議及安排並不賦予董事或其緊密聯繫人任何與該計劃或基金有關人員一般並無獲賦予之特權或權益。

### (vii) 酬金

董事之一般酬金由本公司於股東大會上不時釐定，該等酬金(除經投票通過之決議案另有指示外)將按董事會同意之比例及方式分派予各董事，如未能達成協議，則由各董事平分，惟任何董事任職時間不足整段有關應付酬金之期間者，則僅可按其於該期間內之任職時間比例收取酬金。董事亦有權預支或報銷因出席本公司任何董事會會議、委員會會議或股東大會或任何類別股份或債券另行召開之會議或其他有關執行董事職務時合理產生或預計所產生之一切旅費、酒店費及雜項費用。

倘任何董事應要求為本公司任何業務而前往海外或居於海外或提供任何董事會認為超出一般董事職責以外之服務，可獲發額外酬金(不論以薪金、佣金或分享溢利或其他方式支付)，金額由董事會釐定。此種額外酬金須為任何其他章程細則所規定或依據給予之一般酬金以外或代替一般酬金之額外酬金。獲委任為董事總經理、聯席董事總經理、副董事總經理或其他行政人員之董事應獲取之酬金(不論以薪金、佣金、分享溢利或其他方式或上述全部或任何方式支付)及其他福利(包括養老金及／或約滿酬金及／或其他退休福利)及津貼，可由董事會可不時釐訂。上述酬金可作為董事酬金以外或代替董事酬金之酬勞。

董事會可設立或同意或聯同其他公司(為本公司之附屬公司或於業務上有聯繫之公司)設立任何計劃或基金(以本公司之資金作供款)，以向本公司僱員(此詞語在本段及下段均包括可能或曾經擔任本公司或其任何附屬公司之任何行政職位或任何受薪職位之董事或前董事)及前僱員以及彼等之受供養人士或任何類別之此等人士提供養老金、疾病或恩恤津貼、人壽保險或其他福利。

董事會可支付、訂立協議支付或授出可撤回或不可撤回及須受或毋須受任何條款及條件限制之養老金或其他福利予僱員及前僱員以及彼等之受供養人士或任何上述人士(包括前段所述該等僱員或前僱員或彼等之受供養人士在任何此類計劃或基金下所享有或可享有者(如有)以外之養老金及福利)。於董事會認為有需要之情況下，任何上述之養老金或福利可於預期僱員實際退任以前或當時或以後隨時發放予僱員。

### (viii) 退任、委任及免職

於每屆股東週年大會上，當時三分之一之董事(或如董事人數並非三之倍數，則須為最接近而不少於三分之一人數)須輪流退任，惟各董事須至少每三年退任一次。每年須予退任之董事為自上次獲選連任或委任後任期最長之董事，但若多位董事乃於同一日成為董事或獲選連任，則以抽籤決定須予告退之董事名單(除非彼等之間另有協定)。

附註：董事之退任並無有關年齡限制之規定。

董事有權不時及隨時委任任何人士為董事，以填補董事會臨時空缺，或在股東於股東大會上授權下，以增加現有董事會董事名額，惟以此方式委任之董事人數不得超過股東於股東大會上不時決定之任何人數上限。任何獲董事會委任以填補臨時空缺之董事之任期將直至其獲委任後首個股東大會時止，並須於該大會上膺選連任，而任何獲董事會委任以增加現有董事會人數名額之董事之任期僅至本公司下屆股東週年大會為止，此等董事屆時有資格膺選連任。董事或替任董事均毋須持有本公司任何股份以符合資格。

董事在任期末屆滿前可由本公司通過普通決議案將其免職(惟此舉不影響該董事就任何其與本公司間訂立之合約遭違反所導致之損害而提出索償要求)，惟任何有關將董事免職之會議通告須聲明該意向，並須於會議召開前十四(14)日送交該董事，而該董事有權於該會議就其免職之動議發言。除本公司於股東大會上另有決定外，董事人數不得少於兩位。董事人數並無上限(本公司股東不時決定者例外)。

董事會可不時委任其一位或多位成員為董事總經理、聯席董事總經理或副董事總經理或出任本公司任何其他職務或行政職務，任期(倘彼等仍繼續出任董事)及條款由董事會釐定，而董事會可撤回或終止任何該等委任(惟不影響上述董事可能向本公司

索償，反之亦然)。董事會亦可將其任何權力、授權或酌情權授予成員包括董事會認為適當之董事或多位董事及其他人士組成之委員會，而董事會可不時就人或事全部或部分撤回此項授權或撤回委任及全面或局部解散此等委員會，惟此等委員會在行使獲授予之權力、授權及酌情權時，須遵守由董事會不時向其施加之任何規則。

### (ix) 借款權力

董事會可不時酌情行使本公司之一切權力為本公司籌集或借入款項，以及將本公司全部或任何部分業務、物業及資產(目前及日後)及未催繳股本按揭或抵押，並可在公司法之規限下，發行本公司之公司債券、債券及其他證券作為本公司或任何第三方之任何債項、負債或承擔之全部或附屬抵押。

附註：上述條文與章程細則大致相同，均可經本公司以特別決議案核准予以更改。

### (b) 更改組織章程文件

章程細則可由董事撤銷、更改或修訂，惟須經本公司於股東大會上確認後方可作實。章程細則規定，凡更改組織章程大綱之條文，確認任何該等撤銷、更改或修訂章程細則或更改本公司名稱，均須通過特別決議案批准，方可作實。

### (c) 更改股本

本公司可根據公司法有關條文不時通過普通決議案，以：

- (i) 增加其股本之數額，而細分股份之面值概由決議案指定；
- (ii) 將其全部或任何股本合併及分拆為面額高於現有股份之股份；
- (iii) 將其股份分拆為多類股份，惟不影響之前為董事決定可能賦予現有股份持有人的特別權利；
- (iv) 將其全部或任何股份拆細為面額低於組織章程大綱所指定之股份；
- (v) 改變其股本之幣值；
- (vi) 為發行及配發並無附有任何投票權之股份訂立條文；及

(vii) 註銷於通過決議案當日仍未獲任何人士認購或同意認購之任何股份，以及按註銷股份之數額削減其股本額。

(d) 本公司可在通過特別決議案，在法例規定須獲取之任何確認或同意之規限下，削減其法定或已發行股本或(惟公司法明確准許股份溢價之用途除外)任何股份溢價賬或其他不可分派儲備。更改現有股份或各類股份之權利。

在公司法之規限下，股份或任何類別股份所附有之全部或任何特別權利(惟該類股份之發行條款另有規定者除外)可由不少於該類已發行股份四分之三之持有人書面同意而予以更改、修訂或廢除，或由該類股份之持有人另行召開股東大會通過特別決議案批准更改、修訂或廢除。章程細則內有關公司股東大會之規定在作出必要修訂後均適用於各上述另行召開之股東大會，惟所需之法定人數(續會除外)須為持有不少於該類已發行股份面值三分之一之兩位人士(或倘股東為公司，則為其獲正式授權代表)或其受委代表，而於續會上則為兩位親自(或倘股東為公司，則為其獲正式授權代表)或委任代表出席之持有人(不論其所持之股份數目多寡)即構成法定人數。每位該類股份之持有人有權就其所持之每股股份投一票。

(e) 須以大多數票通過之特別決議案

本公司之特別決議案須在股東大會上獲親自出席並有權投票之股東或(若股東為公司，則為其正式授權代表)或(若允許受委代表)由受委代表以不少於四分之三之大多數票通過，而有關股東大會須根據章程細則正式發出通知(詳情見下段2(i))。

(f) 表決權

在任何股份當時按或根據章程細則附有投票方面之任何特別權利或限制之規限下，在任何股東大會上如以投票方式表決，則每位親自出席之股東或受委代表(或若股東為公司，則為其獲正式授權代表)每持有繳足股份一股者可投一票，惟就上述情況而言，任何在催繳或分期繳付之前繳足或入賬列為繳足之股款不得作為股份之實繳股款論。

凡有權投一票以上之股東毋須盡投其全部票數或以同一方式盡投其全部票數。

於任何股東大會上，提呈大會表決之決議案將於會上投票表決，除大會主席以誠實信用原則決定容許純粹有關程序性或行政性事務的決議案以舉手方式表決外，在該情況下，每名親身出席之股東(或若股東為公司，則為獲正式授權代表)或受委代表均可投一票，倘

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

身為結算所(或其代名人)之股東委派多於一位受委代表，則受委代表於舉手表決時可投一票。

倘一家認可結算所(或其代名人)為本公司之股東，則可授權其認為適當之人士作為代表，出席本公司之任何股東大會或本公司任何類別之股東大會，惟倘獲授權代表超過一人，授權書中須訂明該等人士獲授權之股份數目及類別。根據本條文獲授權之人士，即使沒有進一步事實證據，亦被視為獲正式授權及有權代表該認可結算所(或其代名人)就有關授權書(包括在准許舉手表決的情況下以舉手方式行使的個人表決權)中訂明之股份數目及類別行使同等權力，猶如該等人士為該認可結算所(或其代名人)持有之股份之登記持有人。

倘若本公司得悉任何股東須根據指定證券交易所(定義見章程細則)之規則規定就本公司任何特定決議案放棄投票，或就本公司任何特定決議案僅限於投票贊成或反對，則該股東或其代表在違反該等規定或限制的情況下作出之任何投票不得被計算。

### (g) 關於股東週年大會之規定

除召開法定大會之年度外，本公司之股東週年大會須每年於董事會決定之時間及地點舉行，且不得遲於上屆股東週年大會後15個月期間內舉行，惟倘較長之期限不違反任何指定證券交易所(定義見章程細則)之規則除外。

### (h) 賬目及審核

董事會須促使保存本公司收支款項之真確賬目及有關收支、本公司之物業、資產、信貸及負債之資料，以及公司法條文規定或可真實且公平反映本公司業務狀況並解釋各項交易之所有其他資料。

賬冊須保存於本公司之註冊辦事處或在公司法規限下於董事會認為適當之其他地點，並可經常供任何董事查閱。而任何股東(董事除外)概無權查閱本公司任何賬目記錄或賬冊或文件，惟法例規定或董事會或本公司在股東大會上所授權者除外。

在公司法之規限下，須於股東大會前向本公司提呈之截至適用財政年度結束日期之董事會報告之列印本、連同載有歸入明確標題下之本公司資產及負債概要及收支報表之資產負債表及損益表(包括法例規定須隨附之各文件)，連同核數師報告之列印本，須於股東

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

週年大會舉行日期最少二十一(21)日前按照公司法之規定寄交每位有權收取本公司股東週年大會通告之人士，惟此條文並不規定公司將該等文件副本寄交本公司不知悉之地址之人士或任何股份或證券之一名以上聯名持有人。然而，在所有適用法律(包括指定證券交易所(定義見章程細則))之規則容許範圍內並獲遵守情況下，本公司可向該等人士寄出一份摘自本公司之年度賬目及董事會報告書之財務報表概要。而該名人士可向本公司發出書面通知，要求除財務報表概要外額外寄發本公司之年度財務報表及其董事會報告書之完整印本。

在公司法之規限下，股東每年於股東週年大會或隨後之股東特別大會，須委任核數師審核本公司之賬目。該核數師須留任本公司直至股東委任另一位核數師為止。核數師可由股東擔任，惟本公司董事、高級職員或僱員在其服務期間不得兼任本公司核數師。核數師之酬金須由本公司於股東大會上釐定或按照股東所決定之方式釐定。

本公司之財務報表須由核數師按照公認之核數準則審核。核數師須按照公認之核數準則編製有關書面報告，並於股東大會上向股東提呈。本文件所指之公認之核數準則可為百慕達以外任何國家或司法權區之核數準則。如使用百慕達以外國家或司法權區之核數準則，則財務報表及核數師報告內須披露此事實，並列明有關國家及司法權區名稱。

### (i) 大會通告及將於會上進行之議程

股東週年大會須發出不少於足二十一(21)日及不少於足二十(20)個營業日之通告。所有其他股東大會(包括股東特別大會)則最少須發出足十四(14)及不少於足十(10)個營業日之通告。通告須註明舉行大會之時間及地點，倘有特別事項，則須註明該事項之一般性質。召開股東週年大會之通告須註明該大會乃股東週年大會。

倘獲指定證券交易所(定義見章程細則)之規則批准，即使召開本公司大會之通知期較上述者為短，倘下列情況獲同意，則有關股東大會仍被視作已正式召開：

- (i) 倘該大會為由全體有權出席大會並於會上表決之本公司股東召開之股東週年大會；及
- (ii) 如為任何其他大會，則由有權出席大會並於會上表決之大多數股東召開，即代

表所有股東於大會上之總投票權不少於百分之九十五(95%)之大多數票。

### (j) 股份之轉讓

所有股份之轉讓可按指定證券交易所之規則所許可之任何方式，以一般通用格式或指定證券交易所規定格式或董事會可能批准之其他格式之轉讓文據辦理，且須親筆簽署或，倘轉讓人或承讓人為結算公司或其代名人，則須親筆簽署或以機印簽署或董事會不時批准之其他方式簽署。轉讓文據只可由轉讓人或其代表及承讓人雙方親筆簽署，惟董事會可於任何其認為適當之情況下全權酌情決定豁免承讓人簽署轉讓文件，而在承讓人之姓名載入股東名冊前，轉讓人仍須被視為有關股份之持有人。董事會可在轉讓人或承讓人要求下，議決按一般或特別情況接受以印鑑簽署之轉讓。

在任何適用法律許可之情況下，董事會可全權酌情隨時及不時將股東名冊總冊所登記之任何股份轉往任何股東分冊或將股東分冊所登記之任何股份轉往股東名冊總冊或任何其他股東分冊。

除非董事會另有協定，否則股東名冊總冊所登記之股份概不得轉往任何股東分冊，而股東分冊所登記之股份亦不得轉往股東名冊總冊或其他股東分冊。一切轉讓文件及其他業權文件必須送交登記。倘股份在股東分冊登記，須在有關登記處辦理；倘股份在股東名冊總冊登記，則須在百慕達之註冊辦事處或根據公司法股東名冊總冊須存放之百慕達其他地點辦理。

董事會可全權酌情決定拒絕登記轉讓任何股份(並非為已繳足股份)予其不批准之人士或任何根據僱員獎勵計劃而發行且其轉讓限制仍屬有效之股份，而毋須申述任何理由，亦可拒絕就將任何股份轉讓予超過四名聯名持有人或轉讓任何本公司擁有留置權之(並非為已繳足股份)股份進行登記。

董事會亦可拒絕承認任何轉讓文件，除非本公司已獲支付由任何指定證券交易所(定義見章程細則)可能決定之最高數額或董事就此而不時規定之較低數額，轉讓文件(如適用)已繳付適當印花稅，且只涉及一類股份，並連同有關股票及董事會可合理要求以顯示轉讓

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

人之轉讓權之有關股票及其他證明(如轉讓文件由其他人士代表轉讓人簽署，則該名人士之獲授權證明)送交有關之過戶登記處或註冊辦事處或存於股東名冊總冊之其他地點。

在一份指定報章及(如適用)按任何指定證券交易所(定義見章程細則)規定在任何其他報章以廣告方式刊發通告後，可於董事會釐定之時間及期間，暫停辦理一般股份或任何類別股份之過戶登記。任何年度內，停辦股份過戶登記之期間總計不得超過三十(30)日。

### (k) 本公司購回本身股份之權力

章程細則補充本公司之組織章程大綱(賦予本公司購回其本身股份之權力)，規定董事會可按其認為適當之條款及條件行使該項權力。

### (l) 本公司任何附屬公司擁有本公司股份之權力

章程細則並無關於附屬公司擁有本公司股份之條文。

### (m) 股息及其他分派方式

在公司法之規限下，本公司可於股東大會上以任何貨幣向股東宣派股息，惟所宣派股息不得超過董事會建議派發之數額。本公司亦可於股東大會上自繳入盈餘(按公司法確定)向股東作出分派。倘支付股息或以繳入盈餘作出分派將導致本公司於負債到期時不能償還負債，或使可變現資產值低於其負債，則概不得派發任何股息或自繳入盈餘中作出任何分派。

除任何股份所附權利或發行條款另有規定者外，(i)一切股息須按已派息股份之實繳股款比例宣派及派發，惟就此而言，凡在催繳前就股份所繳付之股款不得視為該股份之實繳股款及(ii)一切股息須按派發股息之任何期間之實繳股款比例分配及派發。如股東欠負本公司催繳股款或其他欠款，則董事可將任何股份所欠負之全部數額(如有)自派發予該股東之股息或其他款額中扣除。

### (n) 董事會分派策略

當董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派本公司股本之股息時，董事會可進一步議決(a)配發入賬列為繳足之股份以派發全部或部分股息，惟有權獲派股息之股東將有權選擇收取全部(或部分)現金股息以代替配發；或(b)有權獲派股息之股東有權選擇獲配發



## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

入賬列為繳足股份以代替由董事會認為適當之全部或部分股息。本公司經董事會推薦亦可通過普通決議案就本公司任何特定股息議決配發入賬列為繳足之股份以派發全部股息，而不給予股東選擇收取現金股息以代替配發之任何權利。

當董事會或本公司於股東大會上議決派付或宣派股息時，董事會可繼而議決藉分派任何種類之特定資產支付全部或部分股息。

一切股息或紅利在宣派後一年仍未獲認領，則董事會可在此等股息或紅利獲認領前將之作投資或其他用途，直至提出索回股息為止，惟本公司並不成為有關款項之信託人。在宣派後六年仍未獲認領之所有股息及紅股可由董事會沒收，撥歸本公司所有。

誠如董事會於採納該等章程細則之日通過的決議案所示，於採納該等章程細則之日，董事會目前計劃以中期及末期股息的方式宣派及分派總共不少於各財政年度90%的本集團可分派收益。在符合百慕達一切適用法律、章程細則及可分派儲備之情況的規限下，董事會可宣派及分派董事會酌情釐定的其他金額。每年於分派總額中撥作支付中期分派及末期分派的各自比例由董事會酌情釐定，而中期分派金額毋須與有關財政年度之首六個月(或有關分派作出之其他期間)之本集團可分派收益成比例，亦毋須與有關財政年度之本集團可分派收益成比例。

### (o) 受委代表

任何有權出席本公司大會及在會上投票之本公司股東，均有權委任另一位人士作為其受委代表，代其出席會議及投票。持有兩股或以上股份之股東可委任一位以上受委代表代其出席本公司股東大會或某一類別股東大會並於會上投票。受委代表毋須為本公司股東。此外，代表個人股東或公司股東之受委代表均有權行使彼或彼等所代表之股東可行使之同等權力。

### (p) 催繳股款及沒收股份

在章程細則及配發條款之規限下，董事會可不時向股東催繳有關股東各自所持股份尚未繳付之任何股款(無論按股份之面值或以溢價形式計算)。催繳股款可一次付清亦可分期繳付。倘任何催繳股款或分期股款於指定付款日期或該日之前尚未繳付，則欠款人士須

按董事會可能同意接納之利率(不超過年息百分之二十(20%))支付由指定付款日期至實際付款日期有關欠款之利息，但董事會可豁免支付全部或部分該等利息。董事會亦可在其認為適當之情況下向任何願意預繳股款之股東收取(以現金或等值現金繳付)有關其所持股份之全部或任何部分未催繳及未付股款或應付分期股款，而本公司可就此等全部或任何預繳之款項按董事會決定之利率(如有)支付利息。

倘股東未能於指定付款日期支付任何催繳股款，董事會可向股東發出不少於十四(14)日之通知，要求支付尚欠付之催繳股款，連同任何已累計及計至實際付款日期止之利息，同時申明，若在指定時間或之前仍未付款，則有關催繳股款之股份可遭沒收。

倘股東不依任何該等通知之規定辦理，則發出通知所涉及之股份可於其後在通知所規定之款項未支付前隨時由董事會通過決議案予以沒收。

沒收範圍將包括有關被沒收股份之所有已宣派但於沒收前仍未實際支付之股息及紅利。

股份被沒收之人士將不再為有關被沒收股份之股東，惟仍有責任向本公司支付於沒收日期應就該等股份付予本公司之全部款項，連同(倘董事會酌情決定規定)由沒收日期至實際付款日期間之有關利息，息率由董事會釐定，惟不得超過年息百分之二十(20%)。

### (q) 查閱股東名冊

除非根據公司法之規定暫停辦理股份過戶登記手續，否則股東名冊及股東名冊分冊必須於營業時間上午十時正至中午十二時正在註冊辦事處或根據公司法保存股東名冊之百慕達其他地點供公眾人士免費查閱。

### (r) 大會及各類別股東大會之法定人數

股東大會之法定人數在任何情況下均為兩位親自出席並有權投票之股東(或若股東為公司，則其正式授權代表)或受委代表。有關為批准修訂某類別股份權利而召開之類別股東會議(續會除外)所需之法定人數須為持有不少於該類已發行股份面值三分之一之兩位人士或受委代表。

(s) 少數股東遭欺詐或壓制時之權利

章程細則並無有關少數股東遭欺詐或壓制時之權利之條文。然而，百慕達法例為本公司股東提供若干補救方法，其概要見本附錄4(e)段。

(t) 清盤程序

通過本公司由法院清盤或自動清盤之決議案必須為特別決議案。

倘本公司清盤(不論為自動清盤或由法院下令清盤)，清算人可在獲得特別決議案授權及公司法規定之任何其他批准之情況下，將本公司全部或任何部分之資產以現金或實物分派方式分發予股東，不論該等資產包括一類或不同類別之財產，而清算人可就上述目的為任何一類或多類前述之被攤分財產釐定其認為公平之價值，並可決定股東或不同類別股東之間之分發方式。清算人在獲得同樣授權之情況下可將任何部分之資產授予清算人(在獲得同樣授權之情況下)認為適當而為股東利益設立之信託之受託人，惟不得強迫分擔負債者接受任何負有債務之股份或其他財產。

(u) 未能聯絡之股東

倘(i)所有應付予任何股份持有人之任何金額之現金支票或股息單(總數不少於3張)在12年之期間內仍未被提取；(ii)在12年期屆滿後，本公司於該期間並無獲得有關該股東存在之任何消息；及(iii)本公司以廣告形式，根據指定證券交易所(定義見章程細則)之規則發出通告，表示其擬出售該等股份，且自刊登廣告起3個月期間或指定證券交易所(定義見章程細則)可能批准之較短期間已過，且已將上述意向知會指定證券交易所(定義見章程細則)，則本公司可出售任何該未能聯絡之股東之任何股份。出售任何該等股份所得款項淨額將屬本公司所有，而本公司收到上述所得款項淨額後，即欠該前股東一筆相等於該所得款項淨額之欠款。

(v) 其他條文

章程細則規定，在公司法並無禁止及在遵守公司法之情況下，若本公司已發行可認購股份之認股權證，而本公司採取之任何措施或進行之任何交易而可能導致認股權證之認購價減至低於股份面值，則須設立認購權儲備，用以繳足認股權證獲行使時認購價與股份面值間之差額。

章程細則亦規定，本公司須依照公司法規定在註冊辦事處存置一份董事及高級職員名冊，而該名冊須於營業時間上午十時正至中午十二時正供公眾股東免費查閱。

### 3. 組織章程大綱與章程細則之更改

組織章程大綱可由本公司在股東大會上更改。章程細則可由董事會修訂，惟須待本公司於股東大會上批准始能作實。章程細則規定，凡更改組織章程大綱之條文或確認修訂章程細則或更改本公司名稱，必須通過特別決議案批准始能作實。就此等目的而言，在股東大會由有權投票之本公司股東以不少於四分之三大多數票通過之決議案即為特別決議案，而決議案須由股東親自(如股東為公司)，或由其各自獲正式授權代表或(在允許委任代表之情況下)由受委代表投票通過，有關大會最少須發出足二十一(21)日且不少於十(10)個營業日正式通知，表明將提呈之決議案為一項特別決議案。除股東週年大會外，如獲得有權出席有關會議及於會上投票並合共持有附投票權利之有關股份面值不少於95%之大多數股東同意，則足二十一(21)日通知之規定可予豁免。

### 4. 百慕達公司法

本公司在百慕達註冊成立，因此須根據百慕達法例經營業務。下文乃百慕達公司法若干條文之概要，惟此概要並不表示包括所有適用之資格要求及例外情況，亦不擬囊括於相關人士可能較熟悉之司法權區之同類條文有別之百慕達公司法及稅務各事項：

#### (a) 股本

公司法規定，倘公司按溢價發行股份以換取現金或其他對價，須將相當於該等股份之溢價總額或總值之款項撥入名為「股份溢價賬」之賬項內；並可援引公司法中有關削減公司股本之條文，猶如股份溢價賬為公司之實繳股本論，惟該公司可動用該股份溢價賬作下列用途：

- (i) 繳足將發行予公司股東以作為繳足紅股之未發行股份；
- (ii) 撇銷：
  - (A) 公司之開辦費用；或
  - (B) 發行公司股份或公司債券之費用或就該等發行而支付之佣金或給予之折扣；或

(iii) 作為贖回公司任何股份或任何公司債券時須予支付之溢價之撥備。

倘於交換股份時，收購股份之價格超逾獲發行股份之面值，則可將超逾之款額撥入發行公司之繳入盈餘賬。

公司法允許公司發行優先股，並可在其規定條件之規限下將該等優先股轉換為可贖回優先股。

公司法載有保障特殊類別股份持有人之若干規定，在更改彼等之權利前須取得彼等之同意。倘組織章程大綱或章程細則作出授權更改公司任何類別股份所附權利之規定，則須取得該類已發行股份特定比例持有人之同意或在該類股份持有人另行召開之會議上通過決議案批准，方可作實；倘組織章程大綱或章程細則並無有關修訂該等權利之條文，亦無禁止修訂該等權利，則須取得該類已發行股份四分之三持有人之書面同意或以上述方式通過決議案批准，方可作實。

(b) 就購回公司或其控股公司之股份提供財務資助

百慕達不再就公司向另一人士提供財務資助以購買或認購該公司本身或其控股公司之股份施加任何法定限制。因此，倘該公司董事認為根據彼等對該公司之受信責任可適當地提供有關資助，則該公司可提供財務資助。有關資助須按公平原則進行。

(c) 公司及其附屬公司購回股份及認股權證

倘公司組織章程大綱或章程細則批准，公司可購回本身之股份，惟只可動用被購回股份之實繳股本、原可供派息或分派之公司資金或為購回股份而發行新股所得之款項購回該等股份。購回股份時，任何超逾將被購回股份面值之溢價須由原可供派息或分派之公司資金或公司之股份溢價賬支付。公司因購回本身股份而欠股東之款項可(i)以現金支付；(ii)以轉讓公司同等價值之業務或物業之任何部分支付；或(iii)部分根據(i)及部分根據(ii)規定之方式支付。公司可由其董事會授權購回本身之股份，或根據其章程細則之規定進行。倘於擬購回日期有合理理由相信公司在當時或在購回後無力償還到期之債務，則不得進行購回。就此購回之股份可予以註銷或持作庫存股份。任何獲註銷之所購入股份將有效恢復至法定但

未發行股份之地位。倘公司股份被持作為庫存股份，則公司不得行使與該等股份有關之任何權利，包括出席會議(包括根據安排計劃舉行之會議)及於會上投票之權利，且任何意圖行使該權利乃為無效。公司概不會就公司持作為庫存股份之股份而獲支付股息；且公司概不會就公司持作為庫存股份之股份而獲得公司資產之其他分派(不論以現金或其他方式)，包括向股東作出之有關清算之任何資產分派。就公司法而言，公司就公司持作為庫存股份之股份而獲配發之任何股份須被處理為繳足紅股，猶如該等股份於其獲配發時已由公司收購。

公司並無被禁止購回本身之認股權證，故公司可根據有關認股權證文據或證書之條款及條件購回本身之認股權證。百慕達法例並無規定公司之組織章程大綱或其章程細則須載有特別條文以進行該等購回事項。

根據百慕達法例，附屬公司可持有其控股公司之股份，而在若干情況下，亦可購買該等股份。無論為附屬公司或控股公司之公司，根據公司法第42A條之規定須在獲其組織章程大綱或章程細則批准之情況下，方可購回本身之股份。

### (d) 股息及分派

倘有合理理由相信(i)公司當時或於付款後無力償還到期之負債；或(ii)公司資產之可變現價值會因此低於其負債，則公司不得宣派或派付股息或自繳入盈餘中作出分派。按公司法第54條之定義，繳入盈餘包括捐贈股份產生之收益，按低於設立為名義股本之款額之價格贖回或轉換股份所產生之進賬，以及公司獲贈之現金及其他資產。

### (e) 保障少數股東

根據百慕達法例，股東一般不能進行集體訴訟及引伸訴訟。然而，倘被控之行為涉嫌超出公司之公司權力範圍，或屬於違法，或會導致違反公司之組織章程大綱及章程細則，則預期百慕達法院通常會批准股東以公司名義提出訴訟，以糾正公司所遭受之錯誤。此外，法院亦會考慮，受理涉嫌欺詐少數股東之行為，或例如實際上批准某項行動之公司股東人數未達規定之百分比之情況。

倘公司之任何股東指控公司現時或過往進行業務之方式壓制或損害部分股東(包括其本人)之權益，可入稟法院；倘法院認為將公司清盤將對該部分股東之利益構成不公平之影

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

響，惟其他事實足以證明發出清盤令實屬公平中肯，則法院可酌情頒令，不論規管公司日後進行業務之方式，或規管公司其他股東或公司本身購買公司任何股東之股份；倘由公司購回股份，則可令相應削減公司之股本，或以其他方式與否。百慕達法例亦規定，倘法院認為將公司清盤實屬公平中肯，即可將公司清盤。該兩項條文可保障少數股東免受大多數股東之壓制，而法院有廣泛酌情權在其認為適當之情況下頒令。

除上述者外，股東對公司之索償要求須根據百慕達適用之一般合約法或侵權法提出。

倘刊行之章程內作出失實聲明導致認購公司股份之人士蒙受損失，彼等有權依法向負責刊發章程之人士(包括董事及高級職員)提出訴訟，惟無權對公司本身提出訴訟。此外，該公司(相對其股東而言)可就其高級職員(包括董事)違反其法定及信託職責，不能為公司之最佳利益忠誠行事而提出訴訟。

### (f) 管理層

公司法並無對董事出售公司資產之權力作出特別限制，惟特別規定公司各高級職員(包括董事、董事總經理及秘書)在行使其權力及履行職務時須忠誠行事，並符合公司之最佳利益，以及具備合理審慎人士於類似情況下應有之慎重、勤勉及行事技巧。此外，公司法規定各高級職員應遵守公司法、根據公司法通過之規例及公司之章程細則。公司董事可在章程細則之規限下，行使除根據公司法或章程細則規定由公司股東行使之權力外之公司所有權力。

### (g) 會計及審核規定

公司法規定，公司須促使存置有關(i)公司所有收支款項，以及有關該等收支之事項；(ii)公司所有銷貨與購貨及(iii)公司之資產與負債之正確賬目記錄。

此外，公司法亦規定，本公司須將其賬目記錄存置於公司之註冊辦事處或董事會認為合適之其他地點，並須隨時供董事或公司派駐代表查閱。倘賬目記錄存放於百慕達以外

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

之地點，則公司在百慕達之辦事處須存放記錄，令董事或公司派駐代表可合理準確知悉公司於每三個月期終之財務狀況，惟倘公司於指定證券交易所上市，則須存放記錄，令董事或公司派駐代表可合理準確知悉公司於每六個月期終之財務狀況。

公司法規定，公司董事須每年最少一次，在股東大會上向公司提呈有關會計期間之財務報表。此外，公司之核數師須審核財務報表以便向股東呈報。公司之核數師須根據其按照公認核數準則進行核數之結果為股東編製報告。公認核數準則可為百慕達以外國家或司法權區之核數準則，或其他由百慕達財政部長根據公司法指定之公認核數準則；及倘採用之公認核數準則有別於百慕達者，則核數師報告內須指明其採用之公認核數準則。公司全體股東均有權於將獲提呈該等財務報表之公司股東大會舉行前不少於五(5)日接獲每份根據該等規定而編製之財務報表。股份於指定證券交易所上市之公司可寄發財務報表概要予其股東。該財務報表概要須取自公司有關期間之財務報表及載有公司法列明之資料。寄予公司股東之財務報表概要須連同財務報表概要之核數師報告及一份陳述股東可通知公司其選擇接收有關期間及／或期後期間之財務報表之通知。

財務報表概要連同核數師報告及隨附通告須於股東大會(於會上提呈財務報表)不少於二十一(21)天前寄予公司股東。財務報表副本須在接獲選擇通知書之七(7)日內由公司寄予選擇接收財務報表副本之股東。

### (h) 核數師

除非全體股東與全體董事以書面方式或於股東大會上豁免委任核數師之要求，否則任何獲委任核數師之任期為直至股東或(倘股東未能委任)董事委任其繼任者為止。

除非公司在股東大會舉行前不少於二十一(21)日發出書面通知，表示擬委任一位人士擔任核數師一職，否則該位人士(現任核數師除外)不能在股東大會上受委為核數師。公司



須將該通知副本送呈現任核數師，並須在股東大會舉行前不少於七(7)日給予股東通知。然而，現任核數師可書面通知公司秘書豁免遵守此項規定。

倘一位核數師受委取代另一位核數師，則新任核數師須向被取代核數師徵求一份關於由新任核數師接任之書面陳述。倘在提出請求後十五(15)日內，被取代之核數師未有回覆，則新任核數師在任何情況下均可上任。倘任何受委為核數師之人士並無向被取代之核數師要求書面聲明，則股東可於股東大會上以決議案令該項委任失效。已請辭、被免職或任期屆滿或將告屆滿或離職之核數師，有權出席有關其免職或委任其繼任人之股東大會；收取股東有權收取之該會議所有通告及有關該會議之其他通訊；以及有權在該會議上就任何部分有關其出任核數師或前任核數師之職務之會議議程發言。

### (i) 外匯管制

就百慕達外匯管制而言，獲豁免公司通常會被百慕達金融管理局列為「非駐居類」公司。被列為「非駐居類」之公司可自由買賣百慕達外匯管制區以外國家之貨幣(可自由兌換為任何其他國家之貨幣)。公司發行股份及證券及其後轉讓該等股份及證券，須獲百慕達金融管理局批准，方可作實。在授出是項批准時，百慕達金融管理局對任何建議在財政上之穩健情況或有關是次發行之文件內所作出之聲明或所發表之意見之準確性概不負責。公司發行或轉讓超逾已獲批准數額之股份及認股權證前，必須先取得百慕達金融管理局之同意。

只要任何股本證券(包括股份)仍在指定證券交易所(定義見公司法)上市，則百慕達金融管理局乃全面批准發行股份及證券予就外匯管制而言被列為居駐百慕達以外地區之人士，及批准該等人士間進行之轉讓，而毋須取得特別同意。就外匯管制而言，發行及轉讓股份及認股權證如涉及被列為百慕達「居民」之人士，須獲得指定之外匯管制批准。

### (j) 稅項

根據百慕達現行法例，獲豁免公司或其各項業務均毋須就股息或其他分派支付百慕達預扣稅，亦毋須支付有關溢利或收入或任何資本資產、收益或增值之百慕達稅項，且毋須就非百慕達居民所持有當地公司之股份、債券或其他承擔支付任何百慕達遺產稅及承繼稅。此外，公司可向百慕達財政部長申請根據百慕達1966年豁免企業稅務保障法作出保證，

## 附錄四 本公司組織章程及百慕達公司法概要

直至2035年3月31日之前不會徵收該等稅項。惟此項保證並不豁免該公司或通常駐居百慕達之人士須就租用百慕達土地而繳付任何百慕達稅項。

### (k) 印花稅

除涉及「百慕達財產」之交易外，獲豁免公司毋須繳納任何印花稅。該詞語主要指在百慕達實質存在之不動產及個人財產，其中包括在當地公司(相對獲豁免公司而言)之股份。轉讓所有獲豁免公司之股份及認股權證均毋須繳納百慕達印花稅。

### (l) 給予董事之貸款

百慕達法例禁止公司在未獲得合共持有全體有權於公司之任何股東大會上進行投票之股東之總投票權不少於十分之九之股東同意前，貸款予其任何董事或彼等之家屬或彼等持有逾百分之二十(20%)權益之公司。此等限制並不適用於(a)除事先獲公司在股東大會上批准外，向董事提供資金以支付彼為公司而承擔或將承擔之開支所採取之任何措施；或倘無此項批准，提供貸款之條件須為倘貸款於下屆股東週年大會上或之前未獲批准(倘一家公司根據公司法選擇免除股東週年大會須於授權作出貸款後12個月內召開之下屆股東大會上或之前不獲批准)，則有關貸款將於該大會舉行後6個月內償還；(b)倘公司日常業務包括放債或就其他人士之貸款提供擔保，則公司於此項業務之日常過程中所進行之任何活動；或(c)公司根據公司法第98(2)(c)條(其中允許公司向公司高級職員或核數師就其因任何民事或刑事訴訟程序辯護而產生之成本提供墊款)向公司任何高級職員或核數師提供之任何墊款，其條件為如任何對彼等之欺詐或不誠實指稱獲證實，則高級職員或核數師須償還墊款。倘貸款未獲公司批准，則授權批准貸款之董事將須共同及個別承擔由此而引致之任何損失。

### (m) 查閱公司記錄

一般公眾人士之股東有權在百慕達公司過戶處辦事處查閱公司之公開文件，包括公司之註冊成立證書、其組織章程大綱(包括其宗旨及權力)以及有關公司之組織章程大綱之任何修訂。公司股東並有權查閱章程細則、股東大會之會議記錄及公司之經審核財務報告。公司股東大會之會議記錄亦可於每天營業時間內供公司董事免費查閱不少於兩(2)小時。公司股東名冊可供公眾人士免費查閱。公司須於百慕達存放其股東名冊，惟在公司法條文之

規限下方可在百慕達以外地區設立股東名冊分冊。公司所設立之股東名冊分冊與公司於百慕達之股東名冊總冊均受同樣查閱權利規定所限制。任何人士於支付公司法規定之費用後均可要求索取股東名冊副本或其任何部分，而有關副本則需於提出要求後十四(14)日內送呈。然而，百慕達法例並無規定股東查閱任何其他公司記錄或索取有關記錄副本之一般權利。

公司須在其註冊辦事處存置一份董事及高級職員名冊，而該名冊每日免費供公眾人士查閱不少於兩(2)個小時。倘財務報表概要由本公司根據公司法第87A條寄予其股東，則公司須於百慕達之註冊辦事處備存有關財務報表概要以供公眾人士查閱。

### (n) 清盤

倘公司本身、其債權人或其出資人提出申請，百慕達法院可將公司清盤。百慕達法院亦有權在若干特定情況下頒令清盤，包括在百慕達法院認為將公司清盤乃屬公平及中肯之情況下。

倘股東於股東大會上作出決議，或(就有限期之公司而言)當公司組織章程指定之限期屆滿，或組織章程規定公司須解散之情況出現，則公司可自動清盤。倘公司自動清盤，則公司須由自動清盤之決議案獲通過或於有關期間屆滿或上述事件發生時起停止營業。待委任清算人後，公司之事務將完全由清算人負責，日後未得其批准不得實施任何行政措施。

倘自動清盤時大部分董事宣誓聲明具有償債能力，則清盤屬由股東提出之自動清盤。倘無作出該項宣誓聲明，則清盤屬由債權人提出之自動清盤。

倘屬股東提出之公司自動清盤，公司須於股東大會上在公司法規定之期限內委任一位或多位清算人以便結束公司之業務及分派其資產。倘清算人於任何時間認為公司將無法悉數償還債項，則清算人須召開債權人大會。

待公司之業務完全結束後，清算人即須編製有關清盤之賬目，顯示清盤之過程及售出公司資產之事宜，並在其後召開公司股東大會以便向其提呈賬目及加以闡釋。此最後一

次股東大會規定須於最少1個月前在百慕達一份指定報章上刊登通告。

倘屬債權人提出之公司自動清盤，公司須於提呈清盤決議案之股東大會舉行日期後翌日舉行公司債權人大會。債權人大會之通告須與發給股東之通告同時發出。此外，該公司須在一份指定報章上刊登最少兩次通告。

債權人及股東可於各自之大會上任命一位人士為清算人，以便結束公司之業務，惟倘債權人委任另一位人士為清算人，則債權人所任命之人士將為清算人。債權人亦可於債權人大會上委任不超過五人之監察委員會。

倘債權人提出之清盤行動歷時超過一年，則清算人須在每年年底召開公司股東大會及債權人會議，在會上匯報上一年之行動及買賣及清盤之進展。當公司之事項已完全了結，清算人須編製清盤賬目，顯示進行清盤之過程及出售本公司物業之事宜，並於其後召開公司股東大會及債權人會議，在會上提交上述賬目並作出解釋。

### 5. 一般事項

本公司百慕達法例方面之法律顧問Conyers Dill & Pearman已將概述百慕達公司法若干方面之意見函送呈本公司。如附錄七「備查文件」所述，該函件連同公司法之副本現可供查閱。任何人士如欲取得百慕達公司法之詳細概要，或諮詢該法例與其更為熟悉之任何司法權區法例之差異，應諮詢獨立法律顧問。

## 中國稅項

## 企業所得稅

根據中國企業所得稅法，內資及外商投資企業的所得稅稅率一律為**25%**。根據中國企業所得稅法及企業所得稅條例，居民企業應當就其來源於中國境內及境外的所得繳納企業所得稅。非居民企業在中國境內設立機構、場所的，應當就**(1)**其來源於中國境內的所得，及**(2)**發生在中國境外但與其於中國所設機構或場所有實際聯繫的所得，繳納企業所得稅。非居民企業在中國境內未設立任何機構或場所的，或者雖於中國設立機構或場所但取得的所得與其所設機構或場所沒有實際聯繫的，僅應當就其來源於中國境內的所得繳納企業所得稅。

根據中國企業所得稅法及企業所得稅條例，符合條件的居民企業之間的股息及紅利等權益性投資收入(即居民企業直接投資於其他居民企業取得的投資收入)屬於免稅收入。

此外，根據內地和香港特別行政區關於對所得避免雙重徵稅和防止偷漏稅的安排(「稅收協定」)，向其香港股東分派股息的中國居民企業須根據中國法律繳納所得稅。倘股息受益人為香港居民企業且直接持有上述企業(即股息分派者)不低於**25%**的股權，則應按所派股息**5%**的稅率徵收所得稅。倘受益人為香港居民企業且直接持有上述企業低於**25%**的股權，則應按所派股息**10%**的稅率徵收所得稅。同時，國家稅務總局關於如何理解和認定稅收協定中「受益所有人」的通知已訂明不利於「受益所有人」身份認定的若干因素。「受益所有人」一般從事實質性的經營活動，可以是個人、公司或任何其他團體。代理人或導管公司不屬「受益所有人」。

導管公司是指通常以逃避、減少或轉移稅收或累積利潤等為目的而設立的公司。這類公司僅在所在國登記註冊，以滿足法律所要求的組織形式而存在，而不從事製造、經銷或管理等實質性經營活動。

其詮釋及實施經國家稅務總局(「國家稅務總局」)於**2012年6月29日**頒佈之關於認定稅收協定中「受益所有人」的公告進一步澄清。

此外，根據國家稅務總局於**2009年2月20日**頒佈的國家稅務總局關於執行稅收協定股息條款有關問題的通知，凡稅收協定締約對方稅務居民直接擁有支付股息的中國居民企業

一定比例以上資本(一般為**25%**或**10%**)的,該對方稅務居民取得的股息可按稅收協定規定稅率徵稅。對方稅務居民應同時滿足以下條件方可享有稅收協定待遇:**(1)**該取得股息的稅務居民應為稅收協定所規定的公司;**(2)**該稅務居民直接擁有的中國居民企業的股權及有表決權股份必須達到指定的百分比;及**(3)**該稅務居民直接擁有的中國居民企業的資本比例於取得股息前**12**個月內的任何時間達到稅收協定指定的百分比。

### 增值稅

根據於**2016**年**2**月**6**日最後修訂並自同日起生效的中華人民共和國增值稅暫行條例及其實施細則,於中國從事銷售貨物,提供加工服務、修理修配服務以及進口貨物的所有單位或個人均須繳納增值稅(「增值稅」)。應付增值稅金額以「輸出增值稅」減「輸入增值稅」計算。除若干例外情況,納稅人銷售或進口貨物以及提供加工服務、修理修配服務,增值稅稅率均為**17%**。

### 營業稅

根據於**2005**年**5**月**11**日發佈的財政部、國家稅務總局關於公路經營企業車輛路費收入營業稅政策的通知,自**2005**年**6**月**1**日起,對收費高速公路經營企業收取的車輛路費收入之營業稅稅率統一由**5%**減至**3%**

根據於**2016**年**3**月**23**日發佈,自**2016**年**5**月**1**日起生效,並經國務院批准的財政部、國家稅務總局關於全面推開營業稅改徵增值稅試點的通知,營業稅改徵增值稅的試驗計劃將在全國範圍內施行,建築行業、房地產行業、金融行業及消費者服務行業等行業中的所有營業稅納稅人均列入試驗計劃範圍,支付增值稅以代替營業稅。倘高速公路於試驗計劃開始之前已投入運營,即施工許可證所示合約開始日期於**2016**年**4**月**30**日或之前,則高速公路經營企業可選擇使用簡單徵稅方法按調低稅率**3%**計算應付稅項。

### 香港稅項

#### 股息稅

根據香港稅務局現行慣例,我們在香港支付的股息毋須納稅。

### 資本收益及利得稅

香港並無就銷售股份的資本收益徵稅。然而，在香港從事貿易、專業或業務的人士銷售股份的交易收益若來自或產生於在香港從事的有關貿易、專業或業務，則須繳納香港利得稅。目前香港利得稅的公司稅率最高為**16.5%**，而非公司企業稅率最高為**15%**。除非若干類別的納稅人(例如，金融機構、保險公司和證券商)能證明投資證券乃作長期投資，否則可能被視為獲得交易收益而非資本收益。在香港聯交所銷售股份的交易收益將視為來自或產生自香港。因此，在香港從事交易業務或證券交易的人士在香港聯交所銷售股份所變現的交易收益須繳納香港利得稅。

### 印花稅

香港印花稅目前按每宗股份買賣中股份的對價或市值(以較高者為準)之**0.1%**的從價稅率向買賣雙方徵收(換言之，目前一般股份買賣交易須按**0.2%**的總稅率繳稅)。此外，目前任何股份轉讓文據須繳納定額印花稅**5.00**港元。倘轉讓的其中一方非香港居民，且並無繳納應繳的從價稅項，則相關未繳稅項將計入有關轉讓文據(如有)，並應由承讓人繳納支付。倘未在到期日或之前繳納印花稅，則可能會被處以罰款，最高金額為應納稅款的**10**倍。

### 遺產稅

《2005年收入(取消遺產稅)條例》自**2006年2月11**日起於香港生效。根據該條例，申請承辦**2006年2月11**日或之後身故的股份持有人有關遺產時毋須繳付香港遺產稅，亦毋須提交遺產稅結清證明文件。

**A. 有關本公司及本集團的其他資料****1. 主要公司歷史**

以下為本集團成員公司主要公司發展的簡述。

**海外投資控股公司****路勁中國(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路勁中國擁有2,000,000,000股已發行股份。路勁中國主要從事投資控股並持有我們的投資。

路勁中國於1994年10月在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多2,000,000,000股每股面值1.00港元的單一類別股份。自路勁中國註冊成立日期直至本招股章程日期，路勁中國股本已發生以下變動：

- (a) 於1994年10月18日，路勁中國按面值向ZIL配發及發行2股每股面值1.00港元的股份以換取現金。
- (b) 於1994年11月17日，路勁中國按面值分別向ZIL及AIG-AIF配發及發行479,999,998股及320,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路勁中國的已發行股本由ZIL擁有60%及由AIG-AIF擁有40%。
- (c) 於1995年2月7日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行60,000,000股及40,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (d) 於1995年9月30日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行84,000,000股及56,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (e) 於1995年10月31日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行39,396,000股及26,264,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (f) 於1995年11月6日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行60,000,000股及40,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (g) 於1996年1月3日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行36,000,000股及24,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (h) 於1996年3月12日，路勁中國根據ZIL及AIG-AIF各自在路勁中國的股權比例，按面值分別向彼等配發及發行20,604,000股及13,736,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。
- (i) 於1996年3月29日，ZIL分別以103,680,000港元、8,960,000港元及15,360,000港元的對價向Glorious Manhattan Limited、The HSBC China Fund Limited及浩豐代



理人有限公司轉讓其於路勁中國的52,650,000股、4,550,000股及7,800,000股股份。緊隨上述轉讓後，路勁中國的股權如下：

名稱	持有註冊資本比例
ZIL	55%
AIG-AIF	40%
Glorious Manhattan Limited	4.05%
The HSBC China Fund Limited	0.35%
浩豐代理人有限公司	0.6%

- (j) 於1996年5月23日，AIG-AIF以90,821,917.81港元的對價向ZIL轉讓其於路勁中國的65,000,000股股份。緊隨上述轉讓後，路勁中國的股權如下：

名稱	持有註冊資本比例
ZIL	60%
AIG-AIF	35%
Glorious Manhattan Limited	4.05%
The HSBC China Fund Limited	0.35%
浩豐代理人有限公司	0.6%

- (k) 於1996年6月10日，ZIL、AIG-AIF、Glorious Manhattan Limited、The HSBC China Fund Limited及浩豐代理人有限公司分別向路勁基建轉讓各自於路勁中國的780,000,000股、455,000,000股、52,650,000股、4,550,000股及7,800,000股股份，對價為路勁基建分別向ZIL、AIG-AIF、Glorious Manhattan Limited、The HSBC China Fund Limited及The China Fund, Inc.或彼等代名人配發及發行其239,400,000股、139,600,000股、16,200,000股、1,400,000股及2,400,000股每股面值0.10港元的股份(列作繳足)，並按面值悉數繳足以ZIL及AIG-AIF名義登記的600,000股及400,000股未繳股款的路勁基建股份。緊隨上述轉讓後，路勁中國成為路勁基建的全資附屬公司。
- (l) 於2012年12月31日，路勁中國按面值向路勁基建配發及發行700,000,000股每股面值1.00港元的股份，以換取現金。

### 路安(英屬維爾京群島)

於最後實際可行日期，路安已發行16,000,000股股份。路安主要從事投資控股，並直接持有我們於龍城高速公路合作公司的投資。

路安於1996年1月18日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多16,000,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1996年3月22日，路安將一股股份按面值配發及發行予Copleston Investments Limited以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路安由Copleston Investments Limited全資擁有。

於1996年5月24日，路勁中國以1.00美元的對價自Copleston Investments Limited收購路安的一股股份。緊隨有關轉讓後，路安成為路勁中國的全資附屬公司。

於2011年1月7日及2011年8月25日，路安按面值向路勁中國發行及配發6,299,999股及9,700,000股股份以換取現金。緊隨上述發行及配發後，路安仍為路勁中國的全資附屬公司。

#### **安達(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，安達已發行一股股份。安達主要從事投資控股，並直接持有我們於唐津高速公路合作公司的投資。

安達於1996年1月18日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1996年3月22日，安達將一股股份按面值發行及配發予Copleston Investments Limited以換取現金。緊隨有關發行及配發後，安達由Copleston Investments Limited全資擁有。

於1996年5月24日，路勁中國以1.00美元的對價自Copleston Investments Limited收購安達的一股股份。緊隨有關轉讓後，安達成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **路發(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路發已發行一股股份。路發主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路發於1997年3月18日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年4月2日，路發將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路發成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **路雄(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路雄已發行一股股份。路雄主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路雄於1997年3月25日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年4月7日，路雄將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路雄成為路勁中國的全資附屬公司。

**路聯(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路聯已發行一股股份。路聯主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路聯於1997年6月10日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年6月27日，路聯將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路聯成為路勁中國的全資附屬公司。

**路捷(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路捷已發行一股股份。路捷主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路捷於1997年6月10日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年6月27日，路捷將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路捷成為路勁中國的全資附屬公司。

**路冠(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路冠已發行一股股份。路冠主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路冠於1997年7月15日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年7月28日，路冠將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路冠成為路勁中國的全資附屬公司。

**路耀(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路耀已發行一股股份。路耀主要從事投資控股，並直接持有我們於長益高速公路合作公司的投資。

路耀於1997年7月15日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1997年7月28日，路耀將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路耀成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **路基(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路基已發行一股股份。路基主要從事投資控股，並直接持有我們於唐津高速公路合作公司的投資。

路基於1998年11月10日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1998年11月26日，路基將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路基成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **路邦(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路邦已發行一股股份。路邦主要從事投資控股，並直接持有我們於唐津高速公路合作公司的投資。

路邦於1998年11月10日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1998年11月26日，路邦將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路邦成為路勁中國的全資附屬公司。

於2003年12月9日，路勁基建以1.00美元的對價自路勁中國收購路邦的一股股份。緊隨有關轉讓後，路邦為路勁基建的全資附屬公司。

於2005年3月16日，路勁中國以1.00美元的對價自路勁基建收購路邦的一股股份。緊隨有關轉讓後，路邦成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **路昇(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，路昇已發行一股股份。路昇主要從事投資控股，並直接持有我們於保津高速公路合作公司的投資。

路昇於1999年9月21日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於1999年12月6日，路昇將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，路昇成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **誠智(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，誠智已發行一股股份。誠智主要從事投資控股，及透過其直接全資擁有附屬公司路勁企業管理顧問(深圳)有限公司間接全資擁有深圳市路龍投資管理有限公司。

誠智於2005年10月18日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於2005年11月7日，誠智將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。於2008年5月29日，路勁中國將其於誠智的一股股份按面值轉讓予寶濤以換取現金。於2016年9月28日，作為重組的一部分，路勁中國自寶濤購得誠智的一股股份，對價為11,853,079港元。緊隨有關轉讓後，誠智成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **勁投國際控股有限公司(英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，勁投國際控股有限公司已發行一股股份。勁投國際控股有限公司主要從事投資控股。

勁投國際控股有限公司於2016年9月21日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於2016年9月21日，勁投國際控股有限公司將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，勁投國際控股有限公司成為路勁中國的全資附屬公司。

#### **RKE Finance 2016 (A) Limited (英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，RKE Finance 2016 (A) Limited已發行一股股份。RKE Finance 2016 (A) Limited主要從事於為本集團提供融資。

RKE Finance 2016 (A) Limited於2016年10月6日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於2016年10月6日，RKE Finance 2016 (A) Limited將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，RKE Finance 2016 (A) Limited成為路勁中國的全資附屬公司。

**RKE Finance 2016 (B) Limited (英屬維爾京群島)**

於最後實際可行日期，RKE Finance 2016 (B) Limited已發行一股股份。RKE Finance 2016 (B) Limited主要從事於為本集團提供融資。

RKE Finance 2016 (B) Limited於2016年10月6日在英屬維爾京群島註冊成立為一家有限公司，獲授權發行最多50,000股每股面值1.00美元的單一類別股份。

於2016年10月6日，RKE Finance 2016 (B) Limited將一股股份按面值發行及配發予路勁中國以換取現金。緊隨有關發行及配發後，RKE Finance 2016 (B) Limited成為路勁中國的全資附屬公司。

**香港附屬公司****勁投國際控股有限公司(前稱為勁投國際控股有限公司)**

於最後實際可行日期，勁投國際控股有限公司已發行一股1.00港元的股份。勁投國際控股有限公司主要從事投資控股。

勁投國際控股有限公司於2016年10月12日在香港註冊成立為一家有限公司。

於2016年10月12日，勁投國際控股有限公司將一股股份發行及配發予路勁中國以換取現金1.00港元。緊隨有關發行及配發後，勁投國際控股有限公司成為路勁中國的全資附屬公司。

**景海有限公司**

於最後實際可行日期，景海有限公司已發行一股1.00港元的股份。景海有限公司主要從事於向本集團提供行政服務。

景海有限公司於2017年3月30日在香港註冊成立為一家有限公司。

於2017年3月30日，景海有限公司的一股股份獲偉通服務有限公司認購，以換取現金1.00港元。於2017年4月25日，偉通服務有限公司將其於景海有限公司的一股股份轉讓予本公司，以換取現金1.00港元。緊隨該轉讓後，景海有限公司成為本公司的全資附屬公司。

**盈紀有限公司**

於最後實際可行日期，盈紀有限公司已發行一股1.00港元的股份。盈紀有限公司主要從事於向本集團提供行政服務。

盈紀有限公司於2017年3月30日在香港註冊成立為一家有限公司。

於2017年3月30日，盈紀有限公司的一股股份獲偉通服務有限公司認購，以換取現金1.00港元。於2017年4月25日，偉通服務有限公司將其於盈紀有限公司的一股股份轉讓予本公司，以換取現金1.00港元。緊隨該轉讓後，盈紀有限公司成為本公司的全資附屬公司。

#### 中國附屬公司

##### *路勁企業管理顧問(深圳)有限公司*

路勁企業管理顧問(深圳)有限公司於2006年7月17日在中國註冊成立為一家有限公司。

於最後實際可行日期，路勁企業管理顧問(深圳)有限公司的投資總額為人民幣0.8千萬元，其中，人民幣0.56千萬元為註冊資本。路勁企業管理顧問(深圳)有限公司主要從事投資諮詢及管理諮詢，並由誠智全資擁有。

##### *深圳市路龍投資管理有限公司*

深圳市路龍投資管理有限公司於2011年2月23日在中國註冊成立為一家有限公司。

於最後實際可行日期，深圳市路龍投資管理有限公司的註冊資本為人民幣1千萬元。深圳市路龍投資管理有限公司主要從事投資管理及諮詢，並由路勁企業管理顧問(深圳)有限公司全資擁有。

##### *深圳市路廣企業管理有限公司*

深圳市路廣企業管理有限公司於2015年7月16日在中國註冊成立為一家有限公司。

於最後實際可行日期，深圳市路廣企業管理有限公司的投資總額為人民幣500,000元，其中，人民幣500,000元為註冊資本。深圳市路廣企業管理有限公司主要從事投資諮詢及管理諮詢並由路勁中國全資擁有。

#### 高速公路項目公司

我們通過高速公路合作公司(由我們及高速公路合作夥伴建立之合作公司)投資於我們的高速公路項目。

## 長益高速公路

為建設、運營及管理長益高速公路，路冠、路捷、路發、路耀、路雄及路聯各自與長益高速公路合作夥伴訂立長益高速公路合作合約，並根據長益高速公路合作合約，成立長益高速公路合作公司。根據中國法律，長益高速公路合作公司由獨立的合作公司組成，各合作夥伴對長益高速公路合作公司的各合作公司所承擔的責任以其承諾提供的註冊資本額為限。

下表載列於最後實際可行日期長益高速公路合作公司的各合作公司的詳情：

長益高速公路 合作公司名稱	註冊 成立日期 (及地點)	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額	各合作夥伴持有之 註冊資本比例	長益高速公路 合作公司期限
湖南長益(滄益) 高速公路有限公司	1997年 10月14日 (中國)	路冠： 人民幣42,727,600元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣56,257,800元  總計： 人民幣98,985,400元	路冠：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)
湖南長益(寧衡) 高速公路有限公司	1997年 10月14日 (中國)	路捷： 人民幣42,500,100元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣55,958,000元  總計： 人民幣98,458,100元	路捷：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)
湖南長益高速公路 有限公司 <sup>(1)</sup>	1997年 10月14日 (中國)	路發： 人民幣42,541,200元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣56,012,300元  總計： 人民幣98,553,500元	路發：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)
湖南長益(資江二橋) 高速公路有限公司	1997年 10月14日 (中國)	路耀： 人民幣33,810,900元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣44,517,400元  總計： 人民幣78,328,300元	路耀：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)



長益高速公路 合作公司名稱	註冊		各合作夥伴持有之 註冊資本比例	長益高速公路 合作公司期限
	成立日期 (及地點)	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額		
湖南長益(白寧) 高速公路有限公司	1997年 10月14日 (中國)	路雄： 人民幣41,875,600元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣55,135,900元	路雄：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)
		總計： 人民幣97,011,500元		
湖南長益(衡滄) 高速公路有限公司	1997年 10月14日 (中國)	路聯： 人民幣43,897,300元 長益高速公路合作夥伴： 人民幣57,797,900元	路聯：43.17%  長益高速公路 合作夥伴： 56.83%	27年 (於2024年 10月13日 到期)
		總計： 人民幣101,695,200元		

附註1：湖南長益高速公路有限公司擁有一家在中國成立的名為湖南省湘益投資置業有限公司的全資附屬公司，有關該公司的詳情如下所示：

附屬公司名稱	註冊 成立日期(及地點)	於2016年12月31日 的已繳足註冊資本	由湖南長益高速公路 持有的註冊資本比例	附屬公司的期限
湖南省湘益投資 置業有限公司	2011年2月24日 (中國)	人民幣20,000,000元	100%	60年(於2061年 2月23日屆滿)

長益高速公路合作公司的各合作公司董事會由七名董事組成，其中四名由長益高速公路合作夥伴委任及三名由本集團委任。部分重大事項須經長益高速公路合作公司董事會全體董事一致批准。除需要一致批准的事項外，長益高速公路合作公司的任何董事會決議須經三分之二的董事會全體董事(各合作夥伴至少一名)批准。

有關長益高速公路合作公司的各合作公司之利潤、股息或其他分派之權益百分比、各合作夥伴之優先購買權、銷售、分配或轉讓一名合作夥伴於合作公司權益之限制、有關管理長益高速公路合作公司業務之安排及終止長益高速公路合作公司的各合作公司之規定詳情，見「高速公路項目 — 國高速G5513長沙至益陽段(「長益高速公路」)」。

## 保津高速公路

為運營及管理保津高速公路，路昇與保津高速公路合作夥伴訂立保津高速公路合作合約，並根據保津高速公路合作合約，成立保津高速公路合作公司。根據中國法律，保津高速公路合作公司由獨立的合作公司組成，各合作夥伴對保津高速公路合作公司的各合作公司所承擔的責任以其承諾提供的註冊資本額為限。

下表載列於最後實際可行日期保津高速公路合作公司的各合作公司的詳情：

保津高速公路 合作公司名稱	註冊 成立日期 (及地點)	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額	各合作夥伴持有之 註冊資本比例	保津高速公路 合作公司期限
河北保發高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,515,000元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣57,772,600元  總計：人民幣96,287,600元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保豐高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,280,000元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣57,420,000元  總計：人民幣95,700,000元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保惠高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,403,000元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣57,604,600元  總計：人民幣96,007,600元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保捷高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,904,800元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣58,357,200元  總計：人民幣97,262,000元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)

保津高速公路 合作公司名稱	註冊 成立日期 (及地點)	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額	各合作夥伴持有之 註冊資本比例	保津高速公路 合作公司期限
河北保津高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,737,400元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣58,106,200元  總計：人民幣96,843,600元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保利高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,943,800元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣58,415,800元  總計：人民幣97,359,600元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保明高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣36,012,200元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣54,018,200元  總計：人民幣90,030,400元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保升高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,603,000元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣57,904,600元  總計：人民幣96,507,600元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保怡高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,630,200元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣57,945,000元  總計：人民幣96,575,200元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)
河北保裕高速公路 有限公司	2003年 9月3日 (中國)	路昇： 人民幣38,970,600元 保津高速公路合作夥伴： 人民幣58,455,800元  總計：人民幣97,426,400元	路昇：40%  保津高速公路 合作夥伴：60%	30年 (於2033年 9月2日 到期)

保津高速公路合作公司的各合作公司董事會由十名董事組成，其中六名由保津高速公路合作夥伴委任及四名由本集團委任。部分重大事項須經出席保津高速公路合作公司董事會會議的全體董事一致批准。除需要一致批准的事項外，保津高速公路合作公司的任何董事會決議須經出席董事會會議三分之二以上的董事(各合作夥伴至少一名)批准。

有關保津高速公路合作公司的各合作公司之利潤、股息或其他分派之權益百分比、各合作夥伴之優先購買權、銷售、分配或轉讓一名合作夥伴於合作公司權益之限制、有關管理保津高速公路合作公司業務之安排及終止保津高速公路合作公司的各合作公司之規定詳情，見「高速公路項目 — 國高速G18保定至天津段(「保津高速公路」)」。

### 唐津高速公路

為運營及管理唐津高速公路，路基、路邦及安達各與唐津高速公路合作夥伴訂立唐津高速公路合作合約，並根據唐津高速公路合作合約，成立唐津高速公路合作公司。根據中國法律，唐津高速公路合作公司由獨立的合作公司組成，各合作夥伴對唐津高速公路合作公司的各合作公司所承擔的責任以其承諾提供的註冊資本額為限。

下表載列於最後實際可行日期唐津高速公路合作公司的各合作公司的詳情：

唐津高速公路 合作公司名稱	註冊	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額	各合作夥伴持有之 註冊資本比例	唐津高速公路 合作公司期限
	成立日期 (及地點)			
河北唐惠高速公路 有限公司	2005年 1月31日 (中國)	路基： 人民幣129,295,800元 唐津高速公路合作夥伴： 人民幣158,028,200元	路基：45%  唐津高速公路 合作夥伴：55%	18年 (於2023年 1月30日 到期)
	總計：人民幣287,324,000元			
河北唐津高速公路 有限公司	2005年 1月31日 (中國)	路邦： 人民幣112,635,000元 唐津高速公路合作夥伴： 人民幣137,665,000元	路邦：45%  唐津高速公路 合作夥伴：55%	18年 (於2023年 1月30日 到期)
	總計：人民幣250,300,000元			
河北唐潤高速公路 有限公司	2005年 1月31日 (中國)	安達： 人民幣77,635,800元 唐津高速公路合作夥伴： 人民幣94,888,200元	安達：45%  唐津高速公路 合作夥伴：55%	18年 (於2023年 1月30日 到期)
	總計：人民幣172,524,000元			

唐津高速公路合作公司的各合作公司董事會由七名董事組成，其中四名由唐津高速公路合作夥伴委任及三名由本集團委任。部分重大事項須經出席唐津高速公路合作公司董事會會議的全體董事一致批准。除需要一致批准的事項外，唐津高速公路合作公司的任何董事會決議須經出席董事會會議三分之二以上的董事(各合作夥伴至少一名)批准。

有關唐津高速公路合作公司的各合作公司之利潤、股息或其他分派之權益百分比、各合作夥伴之優先購買權、銷售、分配或轉讓一名合作夥伴於合作公司權益之限制、有關管理唐津高速公路合作公司業務之安排及終止唐津高速公路合作公司的各合作公司之規定詳情，見「高速公路項目 — 國高速G25唐山至天津段(「唐津高速公路」)」。

### 龍城高速公路

為建設、運營及管理龍城高速公路，路安與龍城高速公路合作夥伴訂立龍城高速公路合作合約。晉中市和信領馭房地產開發有限公司原為龍城高速公路合作合約的一方，但其於龍城高速公路合作合約日期後5個月內不再為該合約的訂約方，乃因其未能繳付注資金額。根據龍城高速公路合作合約，路安及龍城高速公路合作夥伴成立龍城高速公路合作公司。各合作夥伴對龍城高速公路合作公司所承擔的責任以其承諾提供的註冊資本額為限。僅就本節而言，「晉中市公用基礎設施」指晉中市公用基礎設施投資控股(集團)有限公司(前稱為晉中市公用基礎設施投資建設有限責任公司)及「晉中路通」指晉中路通公路開發有限公司。

下表載列於最後實際可行日期各龍城高速公路合作公司的詳情：

龍城高速公路 合作公司名稱	註冊 成立日期 (及地點)	各合作夥伴註冊資本出資 及註冊資本總額	由各合作夥伴持有 之註冊資本比例	龍城高速公路 合作公司期限
晉中龍城高速公路 有限責任公司	2008年 1月15日 (中國)	路安： 人民幣660,150,000元 晉中市公用基礎 設施： 人民幣792,473,400元	路安：45% 晉中市公用基礎 設施：54.02% 晉中路通： 0.98%	30年 (於2041年 6月17日 到期)
		晉中路通： 人民幣14,376,600元		
		總計： 人民幣1,467,000,000元		

龍城高速公路合作公司董事會由八名董事組成，其中四名由晉中市公用基礎設施委任、三名由本集團委任及一名由晉中路通委任。部分重大事項須經出席龍城高速公路合作公司董事會會議的全體董事一致批准。除需要一致批准的事項外，龍城高速公路合作公司的任何董事會決議須經出席董事會會議三分之二以上的董事批准。

有關龍城高速公路合作公司之利潤、股息或其他分派之權益百分比、各合作夥伴之優先購買權、銷售、分配或轉讓一名合作夥伴於合作公司權益之限制、有關管理龍城高速公路合作公司業務及營運之安排及終止龍城高速公路合作公司之規定詳情，見「高速公路項目—省高速S60榆次龍白至祁縣城趙段(「龍城高速公路」)」。

### 馬巢高速公路

為建設、運營及管理馬巢高速公路，路勁中國與馬巢高速公路合作夥伴訂立馬巢高速公路合作合約，並根據馬巢高速公路合作合約，成立馬巢高速公路合作公司。各合作夥伴對馬巢高速公路合作公司所承擔的責任以其承諾提供的註冊資本額為限。

下表載列於最後實際可行日期馬巢高速公路合作公司的詳情：

馬巢高速公路 合作公司名稱	註冊	各合作夥伴投入的 註冊資本及註冊資本總額	各合作夥伴持有之 註冊資本比例	馬巢高速公路 合作公司期限
	成立日期 (及地點)			
安徽省馬巢高速公路 有限公司	2010年 12月6日 (中國)	路勁中國： 人民幣281,750,000元 馬巢高速公路合作夥伴： 人民幣293,250,000元	路勁中國：49% 馬巢高速公路 合作夥伴：51%	30年 (於2044年 5月22日 到期)
		總計：人民幣575,000,000元		

馬巢高速公路合作公司董事會由五名董事組成，其中三名由馬巢高速公路合作夥伴委任及兩名由本集團委任。部分重大事項須經馬巢高速公路合作公司董事會的全體董事一致批准。除需要一致批准的事項外，馬巢高速公路合作公司的任何董事會決議須經出席董事會會議三分之二以上的董事批准。

有關馬巢高速公路合作公司之利潤、股息或其他分派之權益百分比、各合作夥伴之優先購買權、銷售、分配或轉讓一名合作夥伴於合作公司權益之限制、有關管理馬巢高速

公路合作公司業務及營運之安排及終止馬巢高速公路合作公司之規定詳情，見「高速公路項目—省高速S24馬鞍山至巢湖段（「馬巢高速公路」）」。

## 2. 本公司註冊成立

本公司根據百慕達公司法以勁投國際控股有限公司的名義於2016年11月16日在百慕達註冊成立為獲豁免有限責任公司。本公司的註冊辦事處位於Clarendon House, 2 Church Street, Hamilton HM 11, Bermuda。

本公司已於香港九龍尖沙咀廣東道9號港威大廈第6座5樓506–8室成立主要營業地點並於2017年3月31日根據公司條例第16部於香港登記為一家非香港公司。俞金發先生及李德輝先生已獲委任為本公司之授權代表，代表本公司於香港接收法律程序文件及通知。本公司接收法律程序文件及通知之地址與本公司香港主要營業地點之地址相同。

由於本公司於百慕達註冊成立，故須遵照百慕達公司法及其組織章程文件（由章程大綱及章程細則組成）營運。有關本公司組織章程文件之各項條文及百慕達公司法有關方面之概要，見「附錄四—本公司組織章程及百慕達公司法概要」。

## 3. 本公司股本變動

於註冊成立日期，本公司法定股本為10,000港元，分為100,000股每股面值0.10港元的股份。下文載列自註冊成立日期起本公司的股本變動：

- (a) 於2016年12月1日，本公司已按面值向新選配發及發行一股股份以換取現金。
- (b) 根據我們的唯一股東新選於2017年6月19日通過的書面決議案，（除其他事項外）通過新增1,999,900,000股每股面值0.10港元的股份，本公司法定股本由10,000港元增至200,000,000港元，分拆為2,000,000,000股每股面值0.10港元的股份。
- (c) 於2017年6月19日，本公司向新選配發及發行499,999,999股股份，入賬列為繳足股份。
- (d) 受分拆條件規限及根據資本化發行，新選將獲配發及發行的740,000,000股新股份，通過本公司股份溢價賬的進賬款項74,000,000港元撥充資本按面值入賬列為繳足。

除本招股章程所披露者外，本公司股本自其註冊成立起概無任何變動。

**4. 唯一股東通過之書面決議案**

根據唯一股東新選於2017年6月19日簽署的本公司書面決議案：

- (a) 以待達成分拆條件及上市後，批准採納章程細則(其條款概述於本招股章程附錄四)；
- (b) 批准本公司法定股本由10,000港元增至200,000,000港元，由此，本公司法定股本乃由2,000,000,000股每股面值0.10港元之股份組成；
- (c) 待達成分拆條件後，批准全球發售及超額配股權，並授權董事配發及發行新股份(根據及受限於本招股章程、有關申請表格以及包銷協議所述之條款及條件)；
- (d) 待達成分拆條件及本公司股份溢價賬因根據全球發售發行股份而取得進賬後，授權本公司董事將本公司股份溢價賬的進賬款項74,000,000港元撥充資本並將該款項用於悉數繳足根據資本化發行將予發行的740,000,000股股份；
- (e) 待全球發售完成後，授予本公司董事一般無條件授權，行使本公司一切權力，以配發、發行及處置股份，以及訂立或授出將會或可能須配發或發行股份之要約、協議或選擇權(包括但不限於可兌換為股份之認股權證、債券及債權證)，(該批准包括本公司董事授權於此授權有效期內作出或授予要約、協議或選擇權(包括但不限於可兌換為股份之認股權證、債券及債權證)而將或可能須於此授權有效期內或授權屆滿後配發及發行股份)惟配發及發行或同意有條件或無條件配發及發行(不論是否根據選擇權或以其他形式)之股份總數(不包括因供股，任何根據細則之以股代息計劃或類似安排而配發及發行之股份，或因行使根據當時採納任何認股權計劃或類似安排或股東於股東大會授出之特別權限可能授出之任何認股權獲行使而發行股份)，不得超過緊隨全球發售完成後於聯交所開始買賣本公司股份日期之已發行股份總數之20%。該授權將於下列情況發生時(以最早發生者為準)屆滿：
  - (i) 於通過該決議後之本公司下屆股東週年大會結束時；
  - (ii) 本章程細則或百慕達任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿時；或



- (iii) 我們股東通過普通決議案撤回、變更或重續授予我們董事之該項授權時；
- (f) 待全球發售完成後及受上市規則第10.08條「禁售」規定所規限，授予本公司董事一般無條件授權，行使本公司一切權力，以在聯交所或本公司證券上市並經證券及期貨事務監察委員會及聯交所就此認可之任何其他證券交易所購回股份，惟有關購回之股份總數不得超過緊隨全球發售完成後於聯交所開始買賣本公司股份日期之已發行股份數目之10%。該授權將於下列情況發生時（以最早發生者為準）屆滿：
- (i) 於通過該決議後之本公司下屆股東週年大會結束時；
- (ii) 本章程細則或百慕達任何適用法例規定本公司須舉行下屆股東週年大會之期限屆滿時；或
- (iii) 本公司股東通過普通決議案以撤回、變更或重續授予本公司董事之該項授權時；及
- (g) 上文(e)及(f)分段所述之決議獲通過之情況下，擴大(e)分段所述配發、發行及處置股份之一般授權，在本公司董事根據該項一般授權可能配發及發行或同意（有條件或無條件）配發及發行之股份總數加入本公司根據上文(f)分段所述購回股份之一般授權所購回之已發行股份總數或批准，惟該擴大數額不得超過緊隨全球發售完成後於聯交所開始買賣本公司股份日期之已發行股份總數之10%。

## 5. 公司重組

作為重組的一部分，進行了下列事宜：

- (a) 2016年9月28日，置翠環球（路勁基建的一家全資附屬公司）以總對價182,779,192港元自路勁中國收購下列股份：
- (i) 安惠投資有限公司的兩股股份（相當於其100%已發行股本）；
- (ii) 錦山投資有限公司的一股股份（相當於其100%已發行股本）；

- (iii) 國裕投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (iv) 力新投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (v) 朗途投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (vi) 邦泰投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (vii) 路輝投資有限公司的50,000股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (viii) 路豐投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (ix) 路傑投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (x) 路宏投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xi) 路盛投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xii) 路建投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xiii) 路裕投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xiv) 路信投資有限公司的50,000股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xv) 路成投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；
  - (xvi) 路群投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)；及
  - (xvii) 東迅投資有限公司的一股股份(相當於其100%已發行股本)。
- (b) 於2016年9月28日，路勁中國自寶濤(路勁基建的一家全資附屬公司)購得誠智的一股股份(相當於其100%已發行股本)，對價為11,853,079港元。
- (c) 於2016年11月16日，本公司於百慕達註冊成立，法定股本為10,000港元，包括100,000股每股面值0.10港元的股份。
- (d) 於2016年12月1日，將一股股份按面值發行及配發予新選以換取現金。

- (e) 於2017年6月19日，路勁中國向餘下路勁基建集團宣派股息740,000,000港元，以透過抵銷路勁中國的付款責任結算餘下路勁基建集團及本集團之間的未償還往來賬款。
- (f) 於2017年6月19日，本公司認購路勁中國的全部已發行股本，對價為本公司向新選配發及發行499,999,999股新股份(列作繳足)。

## 6. 本公司購回股份

本節載有聯交所規定須載入本招股章程的就有關本公司購回其自身證券的資料。

### (a) 相關法律及監管規定

上市規則准許以聯交所作第一上市地的公司在聯交所購回其自身股份，惟須受若干限制規限，其中訂明如下：

#### (i) 股東批准

以聯交所為第一上市之公司之所有建議購回之證券(如為股東則須繳足股款)須事先經其股東透過普通決議案批准(無論透過一般授權或透過特殊交易的特定批准)。

根據我們的唯一股東於2017年6月19日通過的書面決議案，董事已獲購回授權，以行使本公司一切權力，在聯交所或本公司證券可能上市、並就此獲證監會及聯交所認可的任何其他證券交易所，購回總數不超過緊隨全球發售完成後我們股份開始在聯交所買賣當日已發行股份數目10%的股份(不包括因行使超額配股權而可能發行之股份)。購回授權將一直有效，直至下列最早時限為止：**(a)**於通過決議案後，本公司下屆股東週年大會結束，**(b)**本公司須根據百慕達任何適用法律或細則舉行下屆股東週年大會的期限屆滿或**(c)**股東於股東大會通過普通決議案撤回，變更或重續回授權時。

#### (ii) 資金來源

根據本公司組織章程大綱及細則及上市規則及百慕達適用法律，購回股份的資金須為合法可撥作購回用途的資金。上市公司不得以現金以外對價或根據聯交所交易規則規定以外的結算方式於聯交所購回其自身的證券。

本公司購回任何股份須以所購回股份的已繳股本或本公司可用作派發股息或分派的資金或就此目的發行新股份的所得款項撥付。購回時應付超出將予購回股份面值的

任何溢價，須以本公司可用作派發股息或分派的資金或自本公司的股份溢價賬中撥付。

(iii) 買賣限制

上市公司可在聯交所購回的股份總數最多為已發行股份總數的10%。緊隨購回後30日內，未經聯交所事先批准，公司不得發行或宣佈建議發行新證券（惟根據有關購買前尚未行使的認股權證、認股權或規定公司發行證券的類似票據獲行使而發行的證券除外）。此外，倘購買價較先前五個交易日股份於聯交所買賣的平均收市價高出5%或以上，則上市公司不得於聯交所購買其股份。上市規則亦規定，倘購買其證券會導致由公眾人士持有的上市證券數目低於聯交所規定的有關指定最低百分比，則上市公司不得購買其證券。公司須促使其委任購買其證券的經紀應聯交所要求向聯交所披露有關代表公司作出購買證券的資料。

(iv) 所購買股份的地位

上市公司購買的所有證券之上市地位（不論是否在聯交所或其他證券交易所進行）將自動撤銷，而該等證券的證書須在合理切實可行的情況下盡快註銷及銷毀。

(v) 暫停購回

上市公司於得知內幕消息後，不得購買其證券，直至有關消息已公佈為止。尤其是，於緊接以下日期前一個月內（以較早者為準）：(1)召開董事會會議以批准上市公司任何年度、半年度、季度或任何其他中期業績（無論是否為上市規則所規定者）的日期（以按上市規則首次知會聯交所的日期為準）；及(2)上市公司根據上市規則規定刊登任何年度或半年度業績公告的最後限期，或刊登季度或任何其他中期業績公告（無論是否為上市規則所規定者）的最後限期，而於業績公告日期結束時，有關上市公司不得在聯交所購買其證券，惟特殊情況除外。此外，倘有關上市公司違反上市規則，聯交所可禁止該上市公司在聯交所購買其證券。

(vi) 呈報規定

有關一家公司在聯交所或其他證券交易所購回其證券的若干資料，須不遲於下一個營業日的早市或任何開市前時段（以較早者為準）開始三十分鐘前向聯交所呈報。此

外，上市公司年報及賬目須披露有關年度內有關購買其證券的詳情，包括購買其證券數目的每月分析、每股購買價或全部該等購買支付的最高及最低價格(如有關)，以及所付總價。董事報告須提述年內作出之購買及董事作出有關購買的理由。

(vii) 關連人士

上市公司不得在知情的情況下在聯交所向「核心關連人士」購買其證券，「核心關連人士」指公司或其任何附屬公司的董事、主要行政人員或主要股東或彼等的緊密聯繫人，且核心關連人士不得在知情的情況下向公司出售其證券。

(b) 購回的理由

董事相信，董事自股東取得一般授權以使本公司能夠在市場上購回股份，符合本公司及股東的最佳利益。購回股份僅在董事認為有關購回將對本公司及其股東有利時方會進行。購回股份或會提高每股資產淨值及／或每股盈利，惟須視乎當時市況及資金安排而定。

(c) 購回的資金

購回證券時，本公司僅可使用組織章程大綱及細則、上市規則及百慕達適用法律規定可合法撥作購回用途的資金。

目前建議任何購回股份的資金會從已購入股份的繳足股本或本公司可供用於分派股息或作出分派的資金或本公司就此發行新股份的所得款項中撥付。購回時就超過所購回股份面值而應付的任何溢價須以本公司可供用於分派股息或作出分派的資金或自本公司的股份溢價賬中撥付。

倘購回授權於股份購回期間的任意時間被悉數行使，相較本招股章程所披露的狀況，可能對本公司營運資金或資本負債狀況構成重大不利影響。然而，董事不擬在對本公司營運資金需求或董事不時認為適合本公司的資本負債水準構成重大不利影響的情況下行使購回授權。

(d) 可能購回的股份數目

按緊隨全球發售完成後已發行的1,550,000,000股股份的基準計算，根據購回授權，董事將獲授權在購回授權生效期間內購回最多155,000,000股股份。

(e) 一般資料

董事在作出一切合理查詢後，就彼等所深知，倘購回授權獲行使，董事或彼等各自的任何緊密聯繫人目前無意向本公司或其附屬公司出售任何股份。

董事已向聯交所承諾，在適用的情況下，彼等將根據上市規則、細則及百慕達適用法律及法規行使購回授權。

倘因任何購回股份導致某股東所佔本公司投票權權益比例有所增加，則就收購守則而言，該增加將被視為一項收購。因此，視乎股東權益的增幅水準，某股東或一致行動的一組股東(定義見收購守則)可能獲得或鞏固對本公司的控制權，並須根據收購守則第26條提出強制要約。除上文所述者外，董事並不知悉因根據購回授權購回任何股份而引致收購守則所規定的任何後果。

倘任何購回股份導致公眾人士持有的股份數目跌至低於佔當時已發行股份的規定百分比，則必須獲聯交所批准豁免上市規則有關公眾持股量的規定，始能進行有關購回。然而，董事不擬在將導致公眾持股量低於上市規則所規定標準的情況下，行使有關購回授權。

概無本公司核心關連人士知會本公司，表示倘購回授權獲行使，彼現時有意向本公司出售股份，或承諾不會向本公司出售股份。

## B. 有關我們業務的更多詳情

### 1. 重大合約概要

以下為本公司或其附屬公司於緊接本招股章程日期前兩年內已訂立且屬重大或可能屬重大的合約(並非於日常業務過程中訂立的合約)：

- (a) 路勁中國、路勁基建及寶濤於2016年9月28日訂立的買賣協議，內容有關路勁基建自路勁中國收購(i)安惠投資有限公司、(ii)錦山投資有限公司、(iii)國裕投資有限公司、(iv)力新投資有限公司、(v)朗途投資有限公司、(vi)邦泰投資有限公司、

(vii)路輝投資有限公司、(viii)路豐投資有限公司、(ix)路傑投資有限公司、(x)路宏投資有限公司、(xi)路盛投資有限公司、(xii)路建投資有限公司、(xiii)路裕投資有限公司、(xiv)路信投資有限公司、(xv)路成投資有限公司、(xvi)路群投資有限公司及(xvii)東迅投資有限公司的全部已發行股本，總對價為182,779,192港元及路勁中國自寶濤收購誠智的全部已發行股本，對價為11,853,079港元；

- (b) 路勁基建(作為賣方)、本公司(作為買方)及路勁中國於2017年6月19日訂立的買賣協議，內容有關本公司自路勁基建購買路勁中國的全部已發行股本，對價為4,501,286,000港元，由本公司按照路勁基建指示向新選配發及發行499,999,999股新股份(列作繳足)支付；
- (c) 不競爭契據；及
- (d) 香港包銷協議。

## 2. 知識產權

於最後實際可行日期，本集團及我們的高速公路合作公司已註冊或已申請註冊下列對本集團的業務而言屬重大的知識產權。




## (a) 商標註冊

商標	商標 註冊編號	類別	註冊 地點	註冊日期	到期日	擁有人
1. 	15479232	39	中國	2015年 11月21日	2025年 11月20日	河北唐津 高速公路 有限公司
2. (A)  (B)  (C)  (D) 	303942270	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國
3. (A)  (B) 	303942298	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國
4. <b>RKE International</b>	303942315	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國
5. (A) 勁投國際 (B) 勁投国际	303942324	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國
6. (A)  (B)  (C)  (D) 	303942342	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國
7. (A)  (B) 	303942351	9、35、 37、39、 42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國



	商標	商標 註冊編號	類別	註冊 地點	註冊 日期	到期日	擁有人
8.							
(A)	RKE International						
							
(B)	RKE International						
	 RKE International						
(C)							
(D)	 RKE International	303942379	9、35、37、 39、42	香港	2016年 10月26日	2026年 10月25日	路勁中國

(b) 商標申請

	商標	商標 申請編號	類別	申請地點	申請日期	申請人
1.		21768659	36	中國	2016年 11月2日	路勁企業 管理顧問 (深圳) 有限公司
2.		21768759	37	中國	2016年 11月2日	路勁企業 管理顧問 (深圳) 有限公司
3.		21768847	42	中國	2016年 11月2日	路勁企業 管理顧問 (深圳) 有限公司

(c) 專利申請

專利名稱	專利類別	申請編號	申請日期	公佈日期	申請人
一種公路動態軸重衡 在綫監控管理系統及 其方法	發明	CN2014100 76546.5	2014年 3月4日	2015年 9月9日	河北保津高 速公路有限 公司及上海 陸傑電子科 技有限公司

## (d) 電腦軟件版權

	<u>軟件名稱</u>	<u>註冊編號</u>	<u>取得方式</u>	<u>開發 完成日期</u>	<u>首次 公佈日期</u>	<u>版權持有人</u>
1.	貨車多參數智慧 分析綠色通道管理 系統V1.0	2013SR011244	原始取得	2012年 11月1日	未公佈	河北保津高速公路有限公司 及思佳思特科技(北京)有限公司
2.	ASMS動態軸重秤 監控管理系統V1.3	2014SR048786	原始取得	2013年 9月12日	2013年 10月8日	河北保津高速公路有限公司 及上海陸傑電子科技有限公司

## (e) 域名名稱

	域名名稱	註冊擁有人	註冊日期	到期日
1.	rkeinternational.com	路勁中國	2016年9月21日	2026年9月21日
2.	rke.com.hk	路勁中國	2016年9月21日	2021年9月21日
3.	rkei.com.hk	路勁中國	2016年9月21日	2021年9月21日
4.	rkeinternational.com.hk	路勁中國	2016年9月21日	2021年9月21日
5.	rkeinternational.com.cn	路勁企業管理 顧問(深圳) 有限公司	2016年9月22日	2026年9月22日
6.	rkeinternational.cn	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
7.	rkeinternational.hk	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
8.	勁投.com	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
9.	勁投.cn	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
10.	勁投.公司.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
11.	勁投.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
12.	勁投國際.com	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
13.	勁投國際.cn	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
14.	勁投國際.公司.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
15.	勁投國際.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
16.	勁投控股.com	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
17.	勁投控股.cn	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
18.	勁投控股.公司.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
19.	勁投控股.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
20.	勁投國際控股.com	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
21.	勁投國際控股.cn	路勁中國	2016年9月30日	2026年9月30日
22.	勁投國際控股.公司.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
23.	勁投國際控股.香港	路勁中國	2016年9月30日	2021年9月30日
24.	tangjings.com	河北唐津 高速公路 有限公司	2012年12月19日	2017年12月19日

## C. 有關董事、主要股東及專家的更多詳情

## 1. 服務合約及委任函詳情

## (a) 執行董事

每名執行董事已與本公司訂立服務合約，初步為期三年，在各情況下自上市日期起生效，直至一方向另一方發出不少於六個月的事先書面通知(或雙方可能同意之有關較短通知)，方予終止。每名執行董事各自有權享有的基本薪金載列於下文。

我們執行董事根據其服務合約應獲支付之現有基本年度董事袍金如下：

姓名	年度董事袍金 (港元)
單偉豹先生	2,347,400
俞金發先生	3,360,000
李德輝先生	2,262,000

(b) 獨立非執行董事

每名獨立非執行董事已與本公司訂立委任函，在各情況下自2017年6月19日起為期不超過三年，有關委任可由一方向另一方發出不少於兩個月的事先書面通知而予以終止。每名獨立非執行董事有權享有的年度董事袍金如下：

姓名	年度董事袍金 (港元)
黃偉豪	545,000
周梁淑怡	455,000
吳頌煒	495,000
隋淑靜	475,000

## 2. 董事薪酬

- (a) 截至2014年、2015年及2016年12月31日止之各年度，向我們的董事支付的薪酬總額(包括袍金、薪金、退休計劃供款、住房津貼和其他津貼、實物福利及酌情花紅)分別約為0.93千萬港元、0.84千萬港元及0.74千萬港元。截至2016年12月31日止三個年度，本集團並無向我們當時的董事支付任何薪金或授出任何實物福利。
- (b) 根據目前生效的安排，截至2017年12月31日止年度，估計本集團將支付予董事的薪酬(包括實物福利，但不包括或會支付予任何執行董事的任何酌情花紅)總額約為0.83千萬港元。
- (c) 截至2014年、2015年及2016年12月31日止年度各年，概無董事或本集團任何成員公司的過往董事獲支付任何金額，作為(a)擔任本集團任何成員公司董事或有關管理本集團任何成員公司事務的其他職位的離職補償；或(b)作為吸引加盟本集團任何成員公司或於加盟後的獎勵。

- (d) 截至2016年12月31日止三個年度各年，概無有關董事放棄或同意放棄任何酬金的安排。
- (e) 概無董事於本公司發起中或本公司擬收購的物業中曾擁有或擁有權益，且概無董事就誘使其出任董事或符合資格成為董事，或為發起或成立本公司提供服務而獲任何人士支付或同意將支付現金或股份或其他利益的款項，作為吸引加盟本集團任何成員公司或於加盟後的獎勵。

有關董事薪酬的更多詳情，見載於本招股章程附錄一之歷史財務資料之會計師報告附註12。

### 3. 董事於本公司及其相聯法團的股份、相關股份或債權證的權益及／或淡倉披露

於緊隨全球發售完成後，除下文所披露者外，概無本公司董事或主要行政人員將於本公司或其相聯法團(定義見證券及期貨條例第XV部)的股份、相關股份及債權證中擁有於股份一經在聯交所上市後根據證券及期貨條例第XV部第7及第8分部須知會本公司及聯交所的任何權益或淡倉(包括其根據證券及期貨條例的該等條文被當作或被視為擁有的權益或淡倉)，或根據證券及期貨條例第352條須記入該條所述登記冊的權益或淡倉，或根據上市規則附錄10所載上市發行人董事進行證券交易的標準守則須知會本公司及聯交所的權益或淡倉：

- (i) 於相聯法團的股份／相關股份

董事名稱	權益性質	附註	所持股份數目		所持百分比 (附註3)
			好倉	淡倉	
俞金發	個人	1	500,000	—	0.07
		2	500,000	—	0.07
李德輝	個人	1	117,000	—	0.02

附註：

- (1) 於路勁基建股份之好倉(根據認股權、認股權證或可換股債券等股本衍生工具者除外)。
- (2) 根據未上市股本衍生工具(包括實物結算、現金結算及其他股本衍生工具)於路勁基建相關股份之好倉。根據路勁基建於2013年5月8日採納之認股權計劃，於2013年5月28日獲授之認股權可行使期間自2013年5月29日至2018年5月28日，行使價為7.13港元。
- (3) 該百分比乃基於路勁基建於最後實際可行日期已發行之745,536,566股股份計算。

## (ii) 相聯法團的債券

董事名稱	相聯法團名稱	權益性質	債券類型	所持本金額
俞金發 (附註1)	RKI Overseas Finance 2016 (B) Limited (附註2)	家族	於2021年到期之 5億美元按4.7厘 計息之擔保優先 票據	650,000美元 (好倉)

附註：

- (1) 於2021年到期之5億美元按4.7厘計息之擔保優先票據之本金額650,000美元由俞金發先生之配偶沈淑娟女士持有。
- (2) RKI Overseas Finance 2016 (B) Limited為路勁基建之全資附屬公司。

#### 4. 主要股東於本公司及其相聯法團的股份、相關股份或債權證中的權益及／或淡倉披露

就董事所深知，緊隨全球發售完成後(假設超額配股權未獲行使)，以下人士將於本公司股份及相關股份中擁有根據證券及期貨條例第XV部第2及第3分部之條文須向本公司及聯交所披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶可在任何情況下於本公司的股東大會上投票之權利的任何類別股本10%或以上的權益：

股東名稱	權益性質	所持股份數目		所持百分比 (%) (附註5)
		好倉 (附註1)	淡倉	
路勁基建(附註2)	受控法團權益	1,131,500,000	—	73
新選(附註2)	實益擁有人	1,131,500,000	—	73
惠記(附註3)	受控法團權益	1,131,500,000	—	73
Wai Kee (Zens) Holding Limited (附註4)	受控法團權益	1,131,500,000	—	73

附註：

- (1) 於股份之好倉(根據認股權、認股權證或可換股債券等股本衍生工具者除外)。
- (2) 新選為路勁基建的直接全資附屬公司。
- (3) 惠記透過於(i)其全資附屬公司即Wai Kee (Zens) Holding Limited、日賦貿易有限公司、Wai Kee China Investments (BVI) Company Limited、惠記中國投資有限公司、ZIL及Top Horizon Holdings Limited；及(ii)其附屬公司即利基控股有限公司、Top Tactic Holdings Limited、Amazing Reward Group Limited、利基管理有限公司及利基土木工程有限公司的權益，被視為於股份中擁有權益。透過該等公司，惠記擁有或控制路勁基建三分之一或以上的表決權。
- (4) Wai Kee (Zens) Holding Limited為惠記的直接全資附屬公司。
- (5) 該比例乃根據緊隨全球發售完成後的已發行股份總數(假設超額配股權未獲行使)計算。

除上文所披露者外，董事或主要行政人員並不知悉除董事或本公司主要行政人員外，有任何其他人士於本公司股份及相關股份中，擁有於股份上市後即須根據證券及期貨條例

第XV部第2及3分部條文向本公司披露的權益或淡倉，或直接或間接擁有附帶可於本公司或本集團任何成員公司的股東大會上投票之權利的任何類別股本面值10%或以上的權益。

有關於我們於當中擁有權益的高速公路註冊資本擁有10%或以上權益的高速公路合作夥伴的詳情，見「歷史、發展及公司架構 — 公司歷史及本集團之發展 — 我們的高速公路合作公司」。

## 5. 免責聲明

除本附錄所披露者外：

- (a) 董事及本附錄標題為「E.其他資料 — 9.專家資格」及「E.其他資料 — 10.專家同意書」之各段所指的專家概無於緊接本招股章程刊發日期前兩年內，於本公司的發起過程中，或在本集團任何成員公司收購或出售或租賃或擬收購、出售或租賃的任何資產中擁有直接或間接權益；
- (b) 除與包銷協議有關者外，董事及本附錄標題為「E.其他資料 — 9.專家資格」及「E.其他資料 — 10.專家同意書」之各段所指的專家概無於任何在本招股章程刊發日期存續且對本集團整體業務而言屬重大的合約或安排中擁有重大權益；
- (c) 董事概無與本集團任何成員公司訂立或擬訂立服務合約（不包括於一年內屆滿或僱主可於一年內不作出賠償（法定賠償除外）而予以終止的合約）；
- (d) 除與包銷協議有關者外，董事及本附錄標題為「E.其他資料 — 9.專家資格」及「E.其他資料 — 10.專家同意書」之各段所指的專家概無於緊接本招股章程刊發日期前兩年內就發行或銷售本集團任何成員公司的任何股本向本集團收取任何代理費、佣金、折扣、經紀佣金或其他特別條款；
- (e) 除「董事及高級管理層」及「與控股股東的關係」所披露者外，須根據上市規則第8.10(2)條作出披露的董事概無於任何與本集團業務構成直接或間接競爭或可能構成直接或間接競爭的業務中（除本集團業務外）擁有權益；及
- (f) 除「業務 — 主要供應商及客戶 — 主要供應商」所披露者外，據董事所知，概無董事或彼等的緊密聯繫人或預期將於本公司已發行股本中擁有5%或以上權益的任何股東，於本集團五大客戶或五大供應商中擁有任何權益。

**D. 認股權計劃**

以下為我們唯一股東於2017年6月19日以書面決議案有條件批准及採納的認股權計劃主要條款之概要，其實施以上市為條件：

**(a) 目的**

認股權計劃乃根據上市規則第17章編製之股份獎勵計劃，其設立目的為向參與人士（定義見下文(b)段）提供機會獲取本公司之所有者權益，並鼓勵參與人士致力提高本公司及其股份之價值，以符合本公司及股東之整體利益。

**(b) 可參與人士**

董事會可酌情向以下人士（統稱「參與人士」）授出認股權：

- (i) 本集團任何執行或非執行董事；及
- (ii) 董事會依唯一酌情權認定對本集團已作出貢獻或將作出貢獻之本集團任何行政人員、高級職員、顧問或全職僱員。

向參與人士提呈的要約必須透過函件作出，該函件的格式由董事會不時決定，當中註明（除其他事項外）：

- (i) 相關認股權包含的股份數目及認股權期限；
- (ii) 認購價；
- (iii) 接納日期；及
- (iv) 與授出認股權相關的任何其他條款及條件（包括但不限於於認股權可行使之前須持有之任何最短期限，以及於認股權可行使之前須達成的任何業績目標），而董事會認為該等條款及條件屬公平合理，但與認股權計劃及上市規則並不衝突，且須參與人士承諾按其將獲授予之條款持有認股權，並受認股權計劃條文之約束。

**(c) 接納認股權要約及行使認股權**

要約由接納日期當日或之前可供有關參與人士接納，惟於認股權計劃期間屆滿後，或認股權計劃終止後，或參與人士不再為參與人士後，該要約則不可再供接納。當本公司接獲由獲授人發出的授出函件副本，當中包括要約接納書，並經獲授人正式簽署，連同支付予本公司作為獲授認股權對價之1.00港元付款，則視為認股權已獲接納。該等付款在任何情況下均不獲退還。



要約可全部或部分獲接納，惟該等股份數目須為每手買賣單位或其整數倍數，而要約函件副本清楚載列該數目，且承授人按前段所述方式接納。倘授出認股權未按前段所述方式於接納日期獲接納，則要約將視為遭不可撤銷地拒絕並將失效。

在(k)、(l)、(m)、(n)及(o)各段之規限下及達成要約所載之全部條款及條件(如有)後，承授人可於向本公司發出書面通知表示將據此行使認股權及行使所涉及之股份數目後，按(k)、(l)、(m)、(n)及(o)各段所規定之方式行使全部或部分(倘僅行使部分時，按每手買賣單位或其整數倍行使)認股權。各有關通知須隨附就所發出通知涉及之認購股份的總認購價乘以股份數目之全數股款。於收到通知及股款及(如適用)根據(q)段收到本公司獨立財務顧問或核數師發出之證明書後28日內，本公司須向承授人配發入賬列為繳足之有關股份及就所配發的該等股份向承授人發出股票憑證。

行使任何認股權均以股東在股東大會上批准任何必要之本公司法定股本增幅為限。根據有關規定，董事會須預留足夠之已批准但未發行本公司股本，以便於行使認股權時滿足存續要求。

#### (d) 可授出認股權所涉及之最高股份數目

根據認股權計劃及本公司及／或任何附屬公司任何其他認股權計劃可能授出之認股權所涉及之最高股份數目，合共不得超過上市日期所有已發行股份數目之10%（「計劃授權限額」）。根據認股權計劃或本公司及／或任何附屬公司任何其他股份期權計劃條款已失效或註銷之認股權概不計入計劃授權限額。

經股東事先批准後，本公司可隨時更新計劃授權限額，惟無論如何，更新限額後因行使根據認股權計劃授出的所有認股權及根據本公司及／或任何附屬公司任何其他認股權計劃授出的任何其他認股權而可能發行的股份總數，不得超過股東批准更新限額當日已發行股份的10%。計算更新限額時，先前根據認股權計劃或本公司及／或任何附屬公司任何其他認股權計劃授出(及仍待接納)的認股權(包括根據認股權計劃或本公司及／或任何附屬公司其他有關計劃尚未行使、已註銷或失效或已行使的認股權)不予計算。

經股東於股東大會批准後，本公司可根據上市規則之規定(包括發行載有上市規則所

規定有關資料之通函)向特定參與者授出超出計劃授權限額或更新限額之認股權。

儘管上文另有規定，行使根據認股權計劃及本公司及／或任何附屬公司任何其他認股權計劃授出及有待行使之所有尚未行使認股權時可予發行之最高股份數目，不得超過不時已發行股份之30%。倘根據本公司及／或任何附屬公司之任何計劃(包括認股權計劃)授出認股權將導致超出30%之上限，則不得授出該等認股權。根據認股權計劃及本公司及／或任何附屬公司任何其他認股權計劃條款已失效或註銷的認股權不得計入上述30%之上限。

**(e) 各參與者之最高配額**

參與者概無獲授任何認股權，而使認股權獲接納及全數行使時導致有關參與者有權認購之股份數目連同於緊接建議授出日期前12個月期間內因行使根據本公司及／或任何附屬公司之任何認股權計劃已授予及將授予有關參與者的所有認股權(包括已行使、註銷及尚未行使的認股權)而已發行及可能發行的股份總數超過於建議授出日期已發行股份總數之1%。倘已根據上市規則之有關程序規定於股東大會上獲得股東的事先批准，該參與者及其聯繫人於該大會上須就有關決議案放棄投票，則董事會可就該等數目之股份及按照上述股東批准所規定之條款向該參與者授出認股權，儘管該項授出認股權將會導致上述1%上限被超過。

**(f) 認購價**

認購價須由董事會全權酌情釐定，惟該價格必須至少為下列各項之較高者：

- (i) 股份於授出日期(須為聯交所開門進行證券交易業務之日)於聯交所日報表所列之收市價；
- (ii) 緊接授出日期前五個營業日股份於聯交所日報表所列之平均收市價；及
- (iii) 於授出日期之一股股份面值。

**(g) 向關連人士或其任何聯繫人授出認股權**

根據認股權計劃或本公司或其任何附屬公司之任何其他認股權計劃，凡向本公司之任何董事、主要行政人員或主要股東或彼等各自之任何聯繫人建議授出認股權，均須經獨立非執行董事(不包括身為所涉股份期權中擬定獲授人的獨立非執行董事)事先批准。

倘向主要股東或任何獨立非執行董事或彼等各自之聯繫人建議授出認股權，會令截至有關認股權之建議授出日期(包括該日)止12個月內所有根據認股權計劃及本公司及／或任何附屬公司之任何其他認股權計劃已授予及將授予該人士之認股權(包括已行使、已註銷及尚未行使之認股權)獲行使後所發行及將予發行之股份數目：

- (i) 合計超過於該授出日期已發行股份之0.1%；及
- (ii) 按股份於根據相關計劃向該人士提呈(及仍待接納)授出該等認股權之各相關日期聯交所每日報價表所示收市價計算之總值超過0.5千萬港元，

則該等認股權再次授出須經股東通過決議案(以投票方式表決)事先批准。本公司的所有核心關連人士須於相關決議案投票時放棄投票，惟任何有關核心關連人士可在股東大會上投票反對相關決議案，前提是其意向已於根據上市規則須予發出之通函內表明。

#### (h) 授出認股權之時間限制

在知悉內幕消息後，直至該等消息公佈為止，本公司不得授出認股權。尤其是不得在緊接以下日期前一個月內(以較早者為準)：

- (i) 召開董事會會議以批准本公司任何年度、半年度或任何其他中期業績(不論是否為上市規則所規定者)之日期(以按上市規則首次知會聯交所的日期為準)；及
- (ii) 本公司根據上市規則公佈任何年度或半年度或季度或任何其他中期業績公告之最後期限(不論是否為上市規則所規定者)，

截至刊發業績公告當日止期間。

#### (i) 權利屬承授人個人所有

認股權屬承授人個人所有，不得出讓或轉讓。承授人不得就任何認股權以任何方式出售、轉讓、出讓、抵押、按揭、設立產權負擔或設立任何使第三方受惠之權益(法定或實益)，或意圖進行上述行為。凡違反上述規定者，本公司有權註銷向有關承授人授出之任何尚未行使認股權或其任何部分(以尚未行使者為限)，而本公司對此將不承擔責任。

#### (j) 認股權之行使時限及認股權計劃之有效期

在(k)、(l)、(m)、(n)及(o)各段之規限下及達成要約所載之全部條款及條件(如有)後，可根據認股權計劃之條款於認股權當作已授出並獲接納之日期起至自該日起計10年屆滿前

行使全部或部分認股權。除非本公司於股東大會或通過董事會提前終止，否則認股權計劃將自認股權計劃採納日期起計10年內有效，其後不得進一步授出或接納認股權，惟認股權計劃之條文仍具十足效力及效用，以致先前或其他可能按規定根據認股權計劃條文授出的任何認股權有效行使，而其之前已授出及接納而尚未行使之認股權將繼續有效及可根據認股權計劃行使。

**(k) 終止受僱之權利**

*(i) 一般資料*

倘承授人，作為本公司或本集團某一成員公司的僱員或董事，因身故或(r)(vi)段所指明的一項或多項理由以外的理由終止擔任僱員或董事而不再為參與者，則認股權(以尚未行使者為限)應於緊隨停止擔任本公司僱員(該停止日應為擔任本公司或本集團相關成員公司僱員的最後實際受僱日期，不論是否有支付代通知金)或董事(或倘董事辭職，該停止日應為辭職信送達本公司或本集團相關成員公司之日，及於所有其他情況，該日期應為董事會釐定之日期)之日失效並應終止行使(惟董事會自該終止日期起一個月內另行釐定，認股權(或該等認股權之餘下部分)應於董事會可能於該終止日期後釐定之有關期間內行使者除外)。受限於董事會的唯一酌情權，倘承授人不再擔任本公司或本集團某一成員公司的僱員或董事但同時在本公司或本集團另一成員公司擔任董事或僱員等多項職務(視情況而定)，該承授人不應視為終止成為參與者。

倘本身並非為本公司或本集團某一成員公司的僱員或董事的承授人不再為參與者，及倘董事會透過決議案因其身故以外的任何原因決定彼等不再為參與者，董事會可在該終止之日起計一個月內向承授人發出書面通知書，釐定認股權(或該等認股權之餘下部分)可予在該終止之日後行使的期間。

*(ii) 解僱*

倘承授人因(r)(vi)段所指明的一項或多項理由終止擔任僱員或董事而不再為參與者，及倘承授人已根據認股權計劃行使全部或部分認股權但於該終止日期未獲配發股份，則承授人將被視為未行使該等認股權，而本公司將退還就該等認股權而繳

付的股份認購價款項予承授人。此外，於承授人終止成為參與者之日向該承授人授出的尚未行使之認股權將自動失效。

**(l) 身故時之權利**

倘承授人因身故及並無發生第(r)(vi)段所述屬終止擔任本公司及／或本集團任何成員公司之僱員或董事的任何事件，其遺產代理人可於其身故後六個月內，根據承授人截至身故日期可予行使之認股權(以尚未行使者為限)行使認股權，惟倘在其身故前或其身故後之該等六個月期間內出現(m)、(n)及(o)各段所載之任何事件，則其遺產代理人可於該等段落所載之各個不同期間內行使認股權。

**(m) 以收購方式或安排計劃方式進行全面收購時的權利**

倘向全體股東(或除要約方及／或任何受要約方控制的人士及／或與要約方聯合或一致行動的人士以外的所有持有人)提出一項全面要約(不論是藉收購要約或安排計劃或以類似方式)，而該項要約已根據適用法例及監管規定而獲批准，並於相關認股權的到日期之前已成為或經宣佈為無條件，則承授人將有權於(i)相關認股權的到日期；及(ii)該要約已成為或經宣佈為無條件當日後一個月的最後一日(以較早者為準)之前，隨時行使認股權(以尚未被行使者為限)，其後認股權將告失效。

**(n) 清盤時的權利**

倘本公司向股東發出通知召開股東大會以審議及酌情批准將本公司自願清盤的決議案，則本公司應立即向所有承授人發出通知，而承授人可在此後(但於本公司通知的時間之前，即不少於建議召開的股東大會日期前10個營業日)隨時行使認股權，同時本公司應盡快及無論如何不遲於建議召開的股東大會日期前3天配發、發行及以承授人名義登記因該認股權獲行使而發行的繳足股份數目。

**(o) 達成和解或訂立安排時的權利**

倘本公司與股東或債權人就本公司重組或合併計劃提出和解或安排(上文(m)段所預期的安排計劃除外)，則本公司應在就考慮該和解或安排而向股東或債權人發出會議通知的同一日向尚未行使認股權的所有承授人發出通知，且有關認股權可在(i)該日期後滿兩個

月當日；及(ii)該和解或安排獲法院判令批准並生效當日(以較早者為準)之前獲全部或部分行使。倘該和解或安排獲法院判令批准並生效，本公司可根據本(o)段要求各承授人轉讓或另行處置因認股權獲行使而發行的股份，以令該承授人處於該等股份受該重組或安排制約的相同位置，且各承授人必須應本公司要求轉讓或另行處置股份。

#### (p) 股份的地位

認股權獲行使而配發的股份將須受當時有效的全部細則條文所規限，並將與配發日期或重新辦理股份過戶登記手續的首日(若該日期為本公司暫停辦理股份過戶登記手續的日期)已發行的繳足股份在各方面享有同等權利，因此，持有人將有權享有於配發日期或重新辦理股份過戶登記手續的首日(若該日期為本公司暫停辦理股份過戶登記手續的日期)或該日期之後所派付或作出的所有股息或其他分派，惟不包括先前宣派或建議或議決派付或作出的任何股息或其他分派，而所涉及的記錄日期應為配發日期之前，或(倘為之後)本公司股東名冊登記有關配發日期之前。

認股權並無附有可於本公司股東大會投票的任何權利，或任何權利、股息、轉讓或任何其他權利，包括源於本公司清盤所產生的權利。

#### (q) 資本變更之影響

受上文(d)段所述規限，倘進行任何資本化發行、供股、合併、拆細或削減本公司股本(發行股份作為交易對價除外)，而當時已授出但仍待行使之認股權未獲行使(及仍未失效或註銷)，則將就認股權計劃涉及之股份數目、未行使認股權涉及之股份數目、有關每份尚未行使認股權之認購價及／或認股權行使方法作出相應調整(如有)，惟：

- (i) 任何有關調整須按承授人緊接有關調整前所獲授者的相同比例給予承授人本公司已發行股本，惟有關調整不得導致任何股份以低於其面值的價格發行；及
- (ii) 儘管有上文第(q)(i)段之規定，但凡屬供股、公開發售或資本化發行等具股價攤薄元素之證券發行而導致之調整，均須根據與用以調整每股盈利數字(香港會計

準則第33號所述者)類似之股份系數及聯交所於2005年9月5日所頒佈之上市規則第17.03(13)條之補充指引及聯交所日後不時頒佈之任何上市規則指引或詮釋作出所載之可接受之調整，

惟倘該等變動將導致股份低於其面值發行，則不應作出該等變動。

本公司應委聘其核數師或獨立財務顧問以書面形式向董事會(整體或任何指定承授人)核實，本公司就本段(q)所作出之調整符合上文第(q)(i)段及第(q)(ii)段所載之規定，其認為屬公平合理並符合上市規則第17.03(13)條及其附註之規定。根據本段內容，本公司獨立財務顧問或核數師之身份及角色為專家而非仲裁員，彼等之證明若無明顯錯誤，即為最終決定，並對本公司及獲授人均具有約束力。本公司獨立財務顧問或核數師之費用由本公司承擔。

#### (r) 認股權失效

在不影響董事會規定認股權失效的其他情況之權力的前提下，認股權(以尚未行使的認股權為限)將於下列事項發生時(以最早發生者為準)自動失效：

- (i) 認股權期限屆滿時(受認股權計劃所規限)；
- (ii) 第(k)(i)、(l)或(n)段所指的任何期限屆滿時；
- (iii) 第(m)段所指的期限屆滿時，惟任何有司法管轄權的法院作出頒令禁止收購人購買收購項下之剩餘股份時，認股權可行使之有關期間將不得開始或繼續(視情況而定)，直至有關頒令獲解除；
- (iv) 在安排計劃(上文第(o)段所指)生效之前提下，第(o)段所述之行使認股權期限屆滿；
- (v) 公司開始清盤日期(第(n)段所指者除外)；
- (vi) 承授人因有嚴重失職之罪，或破產或將無力如期償還債務或已與其債權人全面作出任何償還安排或債務重組協議，或觸犯任何涉及不誠信之刑事罪行而被定罪，或董事會或根據普通法或任何適用法例或承授人與本公司或本集團任何成員公司簽訂之承授人服務合約釐定之任何其他應終止其受聘之理由終止其受聘而終止作為參與人士之日。董事會有關根據本(r)(vi)段列明之一項或多項理由終

止或不予終止僱用承授人之董事會決議案對承授人具決定性及約束力。自本集團一家成員公司(A)向本集團另一家成員公司(B)轉讓承授人僱用不應視為終止僱用。

(vii) 倘承授人違反第(i)段，董事會應行使本公司權利取消認股權之日；及

(viii) 受限於第(k)及(l)段，承授人因任何其他理由不再作為參與人士之日。

#### **(s) 修訂認股權計劃**

該等有關上市規則第17.03條所載事宜之認股權計劃具體條文不得以參與人士之利益予以修改，除非獲得股東於股東大會上以決議案事先批准。有關修訂亦不得對在作出有關修訂前任何已經或同意授出之認股權之發行條款有任何不利影響，除非獲得大多數承授人之同意或批准，猶如根據章程細則如對股份附帶之權利作出修改須獲得股東之同意或批准。屬重大性質之認股權計劃條款及條件之任何修訂或對已授出認股權之條款之任何變動必須首先獲得股東於股東大會上批准，惟倘根據認股權計劃之現有條款自動生效之修改除外。認股權計劃或認股權之經修訂條款必須仍然遵守上市規則第17章之相關規定。有關認股權計劃條款之任何修訂董事會權力之變動須首先獲得股東於股東大會上批准。

#### **(t) 註銷**

董事會可按與相關承授人可能協定之條款，在董事會可全權酌情認為合適下，按符合就有關註銷而言之所有適用法律規定之方式，註銷已授出但尚未行使之任何認股權，惟倘承授人違反第(i)段，董事會或會在未簽訂有關承授人協議的情況下取消尚未行使之任何認股權。未免生疑，根據第(r)段，認股權失效無需經承授人作出同意。

倘本公司註銷已授出但尚未行使之任何認股權並授出新認股權予同一承授人，在具有上文第(d)段所述之各10%限額內之尚未發行認股權(不包括已註銷認股權)之情況下，方可根據認股權計劃授出有關新認股權。

#### **(u) 終止認股權計劃**

本公司可以股東於股東大會上通過的普通決議案或董事會可隨時終止運作認股權計劃，而在該等情況下，將不再進一步授出或接納任何認股權，惟認股權計劃之條文將在所有其他方面仍然完全有效。於有關終止前已授出及接納且當時尚未行使之所有認股權將在認股權計劃之規限下及根據認股權計劃繼續有效及可予行使。



**(v) 董事會管理**

認股權計劃須由董事會管理，除認股權計劃另有規定外，彼等對有關認股權計劃有關之所有事宜或其詮釋或影響作出之決定為最終決定，對各方均具有約束力。

**(w) 認股權計劃之條件**

認股權計劃須待以下條件達成後方可作實：

- (i) 股東通過決議案批准及採納該認股權計劃，並授權董事會全權酌情根據該計劃授出認股權及因任何認股權獲行使而配發及發行股份；
- (ii) 聯交所上市委員會批准因行使任何認股權而須予發行之股份上市及買賣（須符合初步限額，即於上市日期已發行股份總數之10%）；及
- (iii) 股份開始於聯交所買賣。

倘上述第(w)(ii)段未能於採納該認股權計劃日期後六個月當日或之前達成，則該認股權計劃將相應終止，及根據該認股權計劃已授出或同意授出之任何認股權將會無效，且概無人士可再享有該認股權計劃或據此所授出任何認股權下之任何權利或利益或須承擔任何責任。

**(x) 在年報及中期報告披露**

本公司將遵照不時生效的上市規則，在年報及中期報告披露認股權計劃的詳情，包括於年報／中期報告的財政年度／期間的認股權數目、授出日期、行使價、行使期及歸屬期。

**(y) 認股權計劃之現狀**

截至最後實際可行日期，概無根據認股權計劃授出或同意授出認股權。

**E. 其他資料****1. 遺產稅**

本公司董事獲告知，本集團於英屬維爾京群島、百慕達、香港及中國的任何成員公司不大可能須承擔重大遺產稅責任。

**2. 法律訴訟**

於最後實際可行日期，本集團成員公司並無涉及任何重大訴訟、申索或仲裁，且據

我們所知，亦無任何尚未了結或威脅本集團任何成員公司的重大訴訟、申索或仲裁。

### 3. 聯席保薦人

根據上市規則第3A.07條，聯席保薦人獨立於本公司。本公司就聯席保薦人出任本公司全球發售之保薦人應向其支付的費用總額約為0.467千萬港元。

### 4. 登記程序

本公司之股東名冊總冊將在百慕達由股份登記總處存置，而股東名冊分冊將在香港由香港股份過戶登記分處存置。除非董事另行同意，否則所有股份過戶及其他股份所有權文件必須送交本公司之香港股份過戶登記分處辦理登記，而並非送予百慕達登記。

### 5. 股份持有人的稅項

#### (a) 百慕達

根據百慕達現行法例，轉讓股份毋須繳納百慕達印花稅。

#### (b) 香港

買賣登記於本公司股東名冊香港分冊的股份須繳納香港印花稅。在香港產生或賺取的股份買賣利潤亦可能繳納利得稅。

#### (c) 諮詢專業顧問

有意持有股份之人士對申請認購、購買、持有或出售或買賣股份之稅務後果如有任何疑問，建議彼等諮詢專業顧問。茲鄭重聲明，本公司、我們的董事、聯席保薦人、包銷商及彼等各自的董事、代理人或顧問或參與全球發售之其他人士對股份持有人因認購、持有、購買或出售或買賣股份而引致之任何稅務影響或負債概不負責。

### 6. 已收取的代理費及佣金

包銷商將收取「包銷 — 包銷安排及開支 — 佣金及開支」一段所述的包銷佣金。

### 7. 開辦費用

本公司所產生的開辦費用估計約為8,000美元，並已由本公司支付。

## 8. 發起人

本公司並無上市規則所指的發起人。除本招股章程內披露者外，於緊接本招股章程刊發日期前兩年內，本公司概無就有關全球發售或本招股章程所述的相關交易而向任何發起人支付、按現金面值配發或給予或擬支付、按現金面值配發或給予現金、證券或其他利益。

## 9. 專家資格

以下為提供本招股章程所載意見或建議的專業人士的資格：

專家	資格
Conyers Dill & Pearman	百慕達法律顧問
新加坡發展亞洲融資有限公司	持牌可從事證券及期貨條例下第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
德勤•關黃陳方會計師行	執業會計師
HSBC Corporate Finance (Hong Kong) Limited	持牌可從事證券及期貨條例下第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
環球律師事務所	中國法律顧問
J.P. Morgan Securities (Far East) Limited	持牌可從事證券及期貨條例下第1類(證券交易)、第4類(就證券提供意見)及第6類(就機構融資提供意見)受規管活動
施偉拔	交通顧問

## 10. 專家同意書

名列本附錄第9段的各專家已就刊發本招股章程發出同意書，同意按本招股章程所採用的形式及涵義轉載其各自的報告及／或函件及／或意見及／或引述其名稱，而迄今並無撤回同意書。

## 11. 專家於本公司的權益

除與包銷協議有關者外，名列本附錄第9段的專家並無實益擁有或以其他方式擁有任何股份或本集團任何成員公司的股份權益，亦無擁有可認購或提名他人認購本集團任何成員公司的任何股份或證券的任何權利或認股權(不論是否可依法執行)。

## 12. 約束力

倘根據本招股章程提出申請，本招股章程即具使所有相關人士均受《公司(清盤及雜項條文)條例》第44A及44B條的條文(罰則除外)約束之效力。

**13. 可供分派儲備**

本公司於百慕達註冊成立，為一家投資控股公司。截至2016年12月31日，本公司並無可供分派予股東的儲備。

**14. 其他事宜**

(a) 除本招股章程所披露者外，緊接本招股章程刊發日期前兩年內：

- (i) 本公司或其任何附屬公司概無發行或同意發行任何繳足或部分繳足的股份或借貸資本，以換取現金或現金以外的對價；
- (ii) 本公司或其任何附屬公司的股本或借貸資本概無附帶期權或有條件或無條件同意附帶期權；
- (iii) 本公司及其任何附屬公司並無已發行或同意將予發行任何創辦人股份、管理層股份或遞延股份；
- (iv) 並無就發行或出售本公司或其任何附屬公司的任何股本或借貸資本而授出佣金、折讓、經紀佣金或其他特別條款；及
- (v) 概無就認購、同意認購、促使認購或同意促使認購本公司或我們任何附屬公司任何股份而已支付或應支付任何佣金。

(b) 我們的董事確認：

- (i) 除路勁中國於2017年6月19日向餘下路勁基建集團宣派的股息7.40億港元(目的為通過抵銷路勁中國付款責任結算餘下路勁基建集團與本集團之間的流動賬項)外，自2016年12月31日(即編製本集團最近期經審核綜合財務報表之日期)起，本集團的財務或交易狀況或前景概無重大不利變動；及
- (ii) 於本招股章程日期前12個月內，本集團業務並無出現任何中斷而可能或已經對本集團的財務狀況構成重大影響。

(c) 本公司已作出一切必要安排，以便股份獲接納於中央結算系統結算及交收。

(d) 本集團旗下成員公司現時並無於任何證券交易所上市，亦無於任何交易系統買賣。

(e) 我們並無尚未償付的可換股債務證券。

(f) 並無任何放棄或同意放棄日後股息的安排。

**15. 雙語招股章程**

本招股章程的中英文版本乃根據香港法例第32L章公司(豁免公司及招股章程遵從條文)公告第4條規定的豁免分開刊發。

**16. 售股股東詳情**

名稱：	新選環球有限公司
註冊成立地點：	英屬維爾京群島
註冊辦事處：	Vistra Corporate Services Centre, Wickhams Cay II, Road Town, Tortola, VG1110, British Virgin Islands
將予出售的股份數目：	108,500,000股股份(連同(倘相關)根據超額配股權的任何行使可能出售的最多62,775,000股額外股份)

## 送呈香港公司註冊處處長文件

隨同本招股章程之副本一併送呈香港公司註冊處處長登記的文件包括：

1. 白色申請表格、黃色申請表格、綠色申請表格及藍色申請表格之副本；
2. 本招股章程附錄六「E.其他資料 — 10.專家同意書」一段所述的書面同意書；
3. 本招股章程附錄六「B.關於業務的更多詳情 — 1.重大合約概要」一段所述的重大合約；及
4. 售股股東的詳盡陳述。

## 備查文件

以下文件於直至本招股章程日期起計14日止(包括該日)的一般營業時間內，在禮德齊伯禮律師行辦事處(地址為香港中環遮打道18號歷山大廈20樓)可供查閱：

1. 組織章程大綱及章程細則；
2. 德勤•關黃陳方會計師行所編製之歷史財務資料之會計師報告，全文載於本招股章程附錄一；
3. 路勁中國及其附屬公司截至2016年12月31日止三個年度之經審核綜合財務報表；
4. 德勤•關黃陳方會計師行就未經審核備考財務資料所編製之報告，全文載於本招股章程附錄二；
5. 本招股章程附錄六「B.關於業務的更多詳情 — 1.重大合約概要」一段所述的重大合約；
6. 本招股章程附錄六「E.其他資料 — 10.專家同意書」一段所述的書面同意書；
7. 本招股章程附錄六「C.有關董事、主要股東及專家的更多詳情 — 1.服務合約及委任函詳情」一段所述與執行董事訂立的服務合約以及與獨立非執行董事訂立的委任函；
8. 本公司中國法律顧問環球律師事務所就本公司及我們的中國附屬公司所編製之法律意見；
9. 本公司百慕達法律顧問Conyers Dill & Pearman所編製的意見函件，當中概述本招股章程附錄四所述百慕達公司法的若干方面；
10. 百慕達公司法；

11. 施偉拔編製之交通研究報告，全文載於本招股章程附錄三；
12. 認股權計劃的規則；及
13. 售股股東的詳盡陳述。



勁投國際控股有限公司\*

RKE International Holdings Limited